"Я з оптимізмом дивлюся в майбутнє"



8 стор.

НА ВАРТІ НЕБА УКРАЇНИ!

www.krula.com.ua

Крила України

28 травня – 1 червня 2012 року

e-mail: krula_ukr@ukr.net

№ 22 (633)

НОВИНИ/КОМЕНТАРІ/ДОЗВІЛЛЯ/СПОРТ

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРІ:

СКЛАДОВА БОЄГОТОВНОСТІ

МіГи одягають у "цифру"

Нещодавно до Повітряних Сил передано чергові відремонтовані літаки МіГ-29. Ці винищувачі привертають увагу своїм незвичним розфарбуванням. Світло-сірий низ фюзеляжу і розмальований трикольоровими ламаними квадратами верх. Через свою непримітність крізь сучасні електронні прицiли має прізвисько – "цифра".

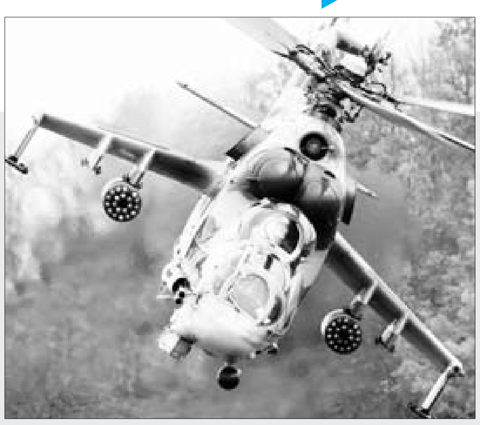
– Подібне фарбування віднині буде єдиним для всіх українських винищувачів МіГ-29, – пояснив заступник директора Львівського державного авіаційно-ремонтного заводу Володимир Федоренко. – Таке рішення було прийнято Міністром оборони України. І ми вважаємо це правильним, адже за останні роки літаки фарбувались, як кому заманеться. А військова авіація, як і солдати, має мати свій єдиний колір та фарбування, яке відповідає досвіду та вимогам ведення сучасного бою.

Також спеціаліст пояснив, що подібний малюнок не є випадковим вибором. Адже під час тестів та досліджень було встановлено, що саме такий підбір кольорів і в такому виконанні найбільше приховує літак від спостереження як зверху, так і з землі під час польоту. Всі роботи виконані високоякісною фарбою французького виробництва, що, за словами техніків, найкраще відповідає всім вимогам наших авіаторів.

– Приємно те, що Міністр оборони України Дмитро Саламатін до проблем авіації підходить особливо ретельно, – продовжив Володимир Федоренко. – Ми це відчуваємо, адже останнім часом значно збільшилась кількість державних замовлень саме для потреб Збройних Сил. Сподіваємось, що так буде і надалі, і ми зможемо провести ремонти та модернізацію всіх літаків Повітряних Сил ЗС України.

Тарас Грень.





Мі-24ПУ1 прийнято на озброєння — 2 стор.



1 ЧЕРВНЯ – МІЖНАРОДНИЙ ДЕНЬ ЗАХИСТУ ДІТЕЙ

Одинадцять секретів щастя — 9 стор.

Пам'ятник – це пам'ять і повага — 7 стор.

Повітряний кордон надійно захистять прикарпатці



Днями особовий склад бригади тактичної авіації, що на Прикарпатті, заступив на бойове чергування в системі протиповітряної оборони України.

– Ми всі наполегливо готувались до цього дня, – наголосив під час проведення ритуалу заступлення на бойове чергування заступник командувача Повітряного командування "Захід" з авіації – начальник авіації полковник Олександр Кухаренко. – Була проведена велика робота як з особистої підготовки льотного та технічного складу, так і з техніки. Сподіваюсь, що за підсумками чергування бригада отримає лише оцінку "відмінно".

Нинішнє бойове чергування для військових авіаторів ускладнюється тим, що буде проводитись під час чемпіонату з футболу "Євро-2012". Тому на їхні плечі лягає відповідальна місія з недопущення будь-яких провокацій чи повітряних терактів.

Продовження на 4 стор.

Передача легкого фронтового винищувача МіГ-29 льотчикам однієї з бригад тактичної авіації відбулась в присутності Міністра оборони України Дмитра Саламатіна, Голови Львівської обласної державної адміністрації Михайла Костюка та міського голови Андрія Садового. У визначений час поруч з МіГом вишикувались офіцери бригади.

ПІСЛЯ РЕМОНТУ

Четвертий став до строю



– "На цьому винищувачі ми виконали комплекс контрольно-відновлювальних робіт, – зазначив директор підприємства Олександр Кравчук під час вручення технічного формуляра, – в цехах підприємства провели повну розбрання літаків, дефектацію та ремонт агрегатів, блоків та вузлів бойової машини. Відремонтовано близько 70 відсотків усього оснащення літака. Після виконаних робіт термін експлуатації продовжено на чотири роки. Цей МіГ-29 знову повертається в стрій".

Ремонт коштував близько 12 мільйонів гривень. Без нього подальша експлуатація винищувача була б неможливою. Та чотири відновлених літаки – не останні серед відремонтованих на підприємстві цього року. Ближчим часом на завод прибудуть ще п'ять МіГів. На них також виконають контрольно-відновлювальні роботи. Кошти на це є.

"Серед цих літаків будуть МіГ-29 УБ, тобто навчально-бойові винищувачі. Вони призначені для навчання та вдосконалення навичок пілотування льотчиків, – зазначив Міністр оборони України Дмитро Саламатін. – Ці машини для нас зараз найважливіші, бо саме вони дозволять нам забезпечити введення в стрій молодих льотчиків, які багато років провели на землі. За перші два місяці цього року середній наліт наших пілотів склав близько півтори години. А у військових пілотів білоруської армії – десять з половиною годин. Кожний військовий льотчик сусідньої Польщі за рік має близько ста годин нальоту. Протягом останніх декількох років максимальний наліт за рік у льотчиків Повітряних Сил ЗС України складав тридцять одну годину. Цього року ми спробуємо вийти на рівень сорока годин. Підґрунтя для цього є. Звичайно, потрібні надійні бойові літаки в строю. Тому чимало зусиль ми зосереджуємо саме на відновленні парку бойових машин Повітряних Сил".

Перших два одержаних літаки вже піднімали в небо для виконання ознайомлювальних польотів. В обох випадках керував відновленими МіГами старший штурман бригади льотчик другого класу підполковник Сергій Ісаков. Пілот позитивно характеризує роботу та льотні якості відремонтованих винищувачів: "Враження надзвичайно приємні. Літаки стали легшими в керуванні, обладнання працює як нове, відчутно краще працюють двигуни".

Без перебільшення, цей рік можна вважати проривним в питаннях ремонту авіаційної техніки. Зазвичай переважна більшість в портфелі замовлень Львівського державного авіаційно-ремонтного заводу складають міжнародні контракти, і лише близько десяти відсотків – ремонт техніки для вітчизняних Повітряних Сил. Нині ж чи не вперше за десятиліття замовлення для української військової авіації сягають п'ятдесяти відсотків.

Утім, Міністр оборони України зауважив, що серед пріоритетів відомства – не лише покращення озброєння армії: "Завдання, які поставив перед нами Президент України – створення добре оснащених мобільних і компактних Збройних Сил України та підвищення соціального захисту військовослужбовців. Ключове питання – підвищення грошового забезпечення військовослужбовців та пенсійних виплат. Також в міністерстві планують відновити фінансування військової науки. Науковцям вже запропонували проекти, розробка яких цікавить військове відомство. Значна увага прикута до флоту – ми спустили на воду підводний човен "Запоріжжя". Чимало важливих завдань знаходиться на стадії реалізації".



Владислав Назаркевич. "Крила України". Фото автора.

АВІАПАРК

Мі-24ПУ1 прийнято на озброєння

Міністр оборони України Дмитро Саламатін підписав наказ про прийняття на озброєння Збройних Сил України армійського бойового вертольота Мі-24ПУ1 після глибокої модернізації, здійсненої на підприємствах вітчизняного ОПК. Під час державних випробувань ця машина продемонструвала вражаючі можливості бойового застосування. Український гвинтокрил не поступається кращим світовим зразкам, а за деякими параметрами – перевершує їх.

– Відновлення парку армійських бойових вертольотів – справа державної ваги. Сьогодні ми зробили рішучий крок до забезпечення армії принципово новими вертольотами вогневої підтримки наземних військ, – зазначив Міністр оборони Дмитро Саламатін. – Це стало можливим завдяки тісній та результативній співпраці оборонного відомства і підприємств вітчизняного оборонно-промислового комплексу.

За словами Міністра, керівництво держави робить все для переоснащення вітчизняної армії зразками озброєння та військової техніки, орієнтованими на стандарти провідних країн світу.

– Цей проект є вдалим поєднанням передових наукових рішень та сучасних технологій, – наголосив Дмитро Саламатін.



Довідка. *Армійський бойовий вертоліт Мі-24ПУ1 призначений для знищення броньованих і неброньованих наземних малорозмірних цілей, живої сили противника, а також для вогневої підтримки військ в будь-який час доби. Бойова машина ефективна в умовах високогір'я, має підвищені бойові можливості застосування авіаційних засобів ураження, а також надійний захист від ракет з інфрачервоними головками самонаведення.*

Модернізація вертольота Мі-24П виконана шляхом встановлення модифікованих двигунів ТВЗ-1I7ВМА-СБМ1В-02, станції оптико-електронної протидії "Адрос" КТ-01АВ, системи збору та реєстрації польотної інформації БУР-4-1-07, модернізованого авіаційного стрілецького прицілу АСП-17ВПМ-У, лазерної системи формування прицільної марки ФПМ-01КВ, супутникової навігаційної системи GPS MAP-695, ультракороткохвильової радіостанції KY-196B, аварійного радіомаяка ЕВС-406AFHM, а також радіолокаційного відповідача GTX-327 з датчиком висоти АК-350.

До складу індивідуального спорядження екіпажу включені захисні авіаційні шоломи THL-5NV з окулярами нічного бачення PNL-3. Для забезпечення можливості застосування окулярів нічного бачення на борту виконана адаптація внутрішнього і зовнішнього світлотехнічного обладнання вертольота.

www.mil.gov.ua

ПОЗИЦІЯ

Відновлення та модернізація ОВТ – основа подальшого переозброєння

"Сьогодні боєздатність Збройних Сил, спроможність виконання ними завдань залежить, в першу чергу, від оснащення сучасним, новим або модернізованим озброєнням вітчизняного виробництва". На цьому наголосив заступник Міністра оборони України – керівник апарату Володимир Можаровський на брифінгу для представників засобів масової інформації.

– Цей процес у Збройних Силах вже розпочався. Лише протягом п'яти місяців поточного року на озброєння Збройних Сил України прийнято кілька зразків озброєння і військової техніки, серед яких – вертоліт вогневої підтримки, наземна рухома радіолокаційна станція, автоматична 30-міліметрова гармата. Як основу подальшого переозброєння Міністерство оборони розглядає відновлення, модернізацію та закупівлю зразків ОВТ, – повідомив Володимир Можаровський.

За словами заступника Міністра оборони України, неможливо протягом короткого періоду модернізувати всю техніку, яка є на озброєнні. Разом з тим, з цією метою прийняті відповідні рішення, виділяється певний фінансовий ресурс.

– Темпи відновлення справності та модернізації озброєння і військової техніки зростатимуть завдяки тісній співпраці Міністерства оборони з підприємствами вітчизняного оборонно-промислового комплексу, – зауважив він.



Серед цьогорічних досягнень оборонного відомства у ремонті та модернізації ОВТ Володимир Можаровський назвав поповнення авіаційних бригад Повітряних Сил ЗС України чотирма літаками МіГ-29 і чотирма Су-27, а також вихід в море підводного човна ВМС ЗС України "Запоріжжя".

Стосовно підготовки до євро-чемпіонату, Володимир Можаровський зазначив, що виконання завдань з протиповітряної оборони під час проведення в Україні матчів фінальної частини чемпіонату Європи з футболу підготовлено особовий склад, озброєння і військову техніку військ ППО. Готові до несення бойового чергування і визначені льотні екіпажі.

– Міністерство оборони України відзвітувало про готовність Збройних Сил до виконання заходів антитерористичного забезпечення фінальної частини "Євро – 2012" на заключному засіданні міжвідомчого координаційного штабу з питань безпеки і правопорядку чемпіонату "Євро-2012" при Президентові України, – повідомив Володимир Можаровський.

За повідомленням Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міноборони.

ІЗ ЗАЛИ ЗАСІДАНЬ

“Питання технічної готовності Збройних Сил України вимагає прийняття кардинальних рішень”

На цьому наголосив Міністр оборони України Дмитро Саламатін під час розширеного засідання колегії оборонного відомства, яке відбулося у Києві 30 травня.

На порядок денний засідання були винесені питання: стан виконання заходів щодо відновлення технічної справності озброєння і військової техніки та шляхи вирішення проблемних питань, стан виконання завдань, визначених Президентом України у сфері державної кадрової політики, заходи щодо вдосконалення військової кадрової політики та дієвість затвердженого кадрового резерву.

Відкриваючи роботу колегії, глава вітчизняного оборонного відомства Дмитро Саламатін підкреслив, що проблема технічної готовності Збройних Сил України є надзвичайно актуальною і вимагає від військового керівництва прийняття кардинальних рішень і вжиття невідкладних заходів. Нинішній стан озброєння і військової техніки Збройних Сил України оцінюється як критичний і характеризується швидкими темпами скорочення терміну їх технічної придатності. Більше половини зразків ОВТ потребують модернізації та оновлення.

– Стан озброєння і військової техніки безпосередньо впливає на рівень боєготовності Збройних Сил України. Тому питання відновлення технічного стану озброєння і військової техніки стоїть дуже гостро, – наголосив Міністр оборони України.

Зі станом виконання заходів щодо відновлення технічної справності озброєння і військової техніки, шляхами вирішення проблемних питань учасників колегії ознайомили начальник Озброєння Збройних Сил України полковник Сергій Котляр, командувачі видів Збройних Сил, директор Департаменту фінансів Міністерства оборони України генерал-лейтенант Іван Марко.

Зокрема, було зазначено, що цього року бюджетні призначення на відновлення і ремонт ОВТ збільшені у 2,4 рази і становлять 708 мільйонів гривень. Крім того, за рахунок ефективного використання бюджетних коштів вдалося додатково спрямувати на ці цілі 111,2 мільйона гривень.

Це дозволить у 2012 році провести значний обсяг робіт з відновлення озброєння та військової техніки. Зокрема, планується відновити та відремонтувати 53 літаки, 30 вертольотів, 14 зенітно-ракетних комплексів, 14 бойових кораблів, 274 одиниці озброєння та військової техніки загальновійськової номенклатури тощо.

За п’ять місяців цього року після відновлення та ремонту у війська вже надійшли 11 бойових літаків, 6 вертольотів, 8 зенітно-ракетних комплексів. Ще 6 літаків проходять модернізацію на державних підприємствах оборонно-промислового комплексу.

Підсумовуючи розгляд першого питання, Дмитро Саламатін відзначив, що вся техніка, що залучена до забезпечення безпеки проведення фінальної частини “Євро-2012”, готова до виконання поставлених завдань.

З метою підвищення укомплектованості Збройних Сил України справним озброєнням і військовою технікою Міністр оборони України поставив завдання доукомплектувати військові частини технічно готовими зразками ОВТ за рахунок вилучення найкраще підготовлених зразків із частин, що розформовуються; провести капітальний ремонт зразків ОВТ з одночасною їх модернізацією; здійснити перехід Збройних Сил України на систему сервісного обслуговування та ремонту на підприємствах оборонно-промислового комплексу, забезпечити ефективне та цільове використання бюджетних коштів, виділених на відновлення озброєння та військової техніки.

Окремо в рамках проведення колегії Глава оборонного відомства звернув увагу командувачів видів Збройних Сил на забезпечення нарощування інтенсивності заходів бойової підготовки та виконання планів підготовки льотного складу.

– Підготовку льотного складу перевірятиму особисто і раптово, – наголосив Міністр оборони України Дмитро Саламатін.

У роботі колегії взяли участь керівний склад Міністерства оборони та Генерального штабу Збройних Сил України, керівники структурних підрозділів Міністерства оборони та Генерального штабу ЗС України, командувачі видів та оперативних командувань Збройних Сил України, командири армійських корпусів і повітряних командувань, начальники наукових установ Міністерства оборони України, генеральний директор Державного концерну “Укроборонпром” Дмитро Перегудов.

За повідомленням Департаменту преси та зв’язків із засобами масової інформації Міноборони.

ПОШУК І ПОРЯТУНОК



До “Євро” – лічені дні!..

Тисячі військовослужбовців Збройних Сил залучаються до забезпечення проведення чемпіонату Європи з футболу “Євро-2012”. Безпеку спортсменів, вболівальників та в цілому громадян України й іноземних гостей забезпечуватимуть і авіатори, і зенітники, і підрозділи спеціального призначення, і фахівці інших військових спеціальностей. Серед тих, хто напоготові, – і особовий склад Центру управління пошуково-рятувальним забезпеченням польотів авіації Збройних Сил України, військові авіатори-рятувальники.

– Наша робота – авіаційний пошук та рятування при виникненні аварійних ситуацій з повітряними суднами на всій території України, – розповів начальник Центру, військовий льотчик та професійний авіатор-рятувальник полковник Володимир Бдагодатських. – За потреби, Центр готовий у повному обсязі виконати пошуково-рятувальне забезпечення проведення “Євро-2012”.

Ця військова частина, що дислокується у Вінниці, існує 10 років. Невелика за своєю чисельністю, вона, втім, виконує важливі завдання. По-перше, фахівці Центру є спеціалістами високого класу, постійно вдосконалюють свій професійний рівень, проходячи збори, під час яких і особисто виконують стрибки з парашутом, і тренують особовий склад рятувальних парашутно-десантних груп стройових авіаційних частин Повітряних Сил та армійської авіації Сухопутних військ Збройних Сил України. Також щороку рятувальники проводять комплексні заняття з льотно-підйомним складом з виживання в умовах автономного існування. По-друге, Центр пошуково-рятувального забезпечення є керівним органом Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби Збройних Сил України, а відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України “Про єдину державну систему запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру”, Правил авіаційного пошуку та рятування, затверджених наказом МНС України, Центр є однією з основних складових Єдиної державної системи проведення авіаційних пошуково-рятувальних робіт.

Закінчення на 4 стор.

УТИЛІЗАЦІЯ

Завершено утилізацію твердого палива з корпусів двигунів третього ступеня ракет РС-22

16 травня 2012 року на Павлоградському хімічному заводі в рамках реалізації заходів державної програми утилізації твердого ракетного палива міжконтинентальних балістичних ракет РС-22 завершено роботи з вилучення та утилізації твердого палива з корпусів двигунів третього ступеня ракет РС-22.

У зв’язку із тривалим часом зберігання стан палива в ракетних двигунах третього ступеня мав критичні показники відхилень від вимог конструкторської документації. Тому було прийнято рішення про першочергове вилучення і переробку в промислові вибухові речовини палива з цих ракетних двигунів.

Наразі на Павлоградському хімічному заводі продовжуються роботи зі створення промислових потужностей з утилізації твердого ракетного палива та порожніх корпусів двигунів першого та другого ступенів міжконтинентальних балістичних ракет РС-22.

СПІВПРАЦЯ

Росія підтвердила готовність спільно з Україною будувати літаки Ан-70



Росія підтвердила готовність спільно з Україною будувати літаки Ан-70 та інші моделі літаків сімейства “Ан”. Про це заявив Прем’єр-міністр України Микола Азаров після зустрічі з Президентом Росії Володимиром Путіним і прем’єр-міністром Росії Дмитром Медведєвим, повідомляє УНІАН.

За словами Миколи Азарова, Володимир Путін звернув увагу на необхідність посилення роботи спільних проектів в авіації. Йшлося, перш за все, про літак Ан-70, про те, що Росія готова активно приймати рішення в реалізації цього проекту. Він також повідомив, що обговорив з керівництвом Росії питання щодо необхідності будівництва інших літаків сімейства “Ан”.

ПРІОРИТЕТИ

Микола Азаров: “Україна швидкими темпами розвиває авіаційну галузь”

Розвиток авіаційної галузі для України є пріоритетним. Про це заявив Прем’єр-міністр України Микола Азаров під час зустрічі з Генеральним секретарем Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) Раймоном Бенжаменом, повідомляє “Укрінформ”.

“В Україні авіаційна сфера має значну матеріально-технічну базу і потенціал, тому продовжує розвиватися. Зокрема, побудовано чотири нові міжнародні аеропорти, будуються авіатермінали, авіабудування звільнене від оподаткування”, – наголосив М.Азаров.

Прем’єр-міністр відзначив, що Україна співробітничає з Росією у напрямку серійного виробництва літаків Ан-148 і Ан-158, а також військово-транспортного літака Ан-70. Разом з цим, за його словами, Україна зацікавлена у просуванні авіаційної техніки на світові ринки.

АВІАБУДУВАННЯ

ХДАВП презентувало Ан-74 ТК-200

Харківське державне авіаційне виробниче підприємство провело презентацію літака Ан-74 ТК-200, який підготували до відправлення іноземному замовникові. Про це повідомляє “Status Quo”.

Як відзначив у ході презентації генеральний директор підприємства Анатолій Мялиця, Ан-74 – сучасна затребувана машина. “Цей літак може злітати з необладнаних смуг і літає при будьяких температурах. Двигуни виготовляє “Мотор Січ”, близько 70% іншого обладнання ми закуповуємо в Росії. Крило, фюзеляж та інші металеві частини виготовляємо на нашому заводі”, – повідомив А.Мялиця. Він додав, що літак Ан-74 постійно модернізується та поліпшується.

Як уточнили на підприємстві, наразі літак Ан-74 ТК-200 проходить різні випробування, у тому числі льотні. Після завершення випробувань літак відправлять замовнику.

СПЕЦОПЕРАЦІЯ

Український літак приєднається до операції “Аталанта” у другій половині поточного року



Літак морської авіації Ан-26 Збройних Сил України приєднається до військово-морської операції ЄС з протидії піратству “Аталанта” з другої половини 2012 року. Про це із посиланням на Генштабу ЗС України, повідомляє “Укрінформ”. Представники ГШ ЗС України вже зробили два візити в Джибуті (Африка) і провели рекогносцирування району, де буде базуватиметься український літак. Терміни залучення Ан-26 до операції уточнюються.

Підготував Віктор Гедз. “Крила України”.

БОЙОВЕ ЧЕРГУВАННЯ

Повітряний кордон захистять прикарпатці

Закінчення. Початок на 1 стор.

Від професіоналізму та злагодженої роботи всіх структур бригади буде залежити не тільки безпека громадян України та гостей нашої держави, але й в цілому імідж Держави в очах світової спільноти.



Під час проведення матчів у повітрі постійно знаходитимуться літаки, які здійснюватимуть патрулювання повітряної території навколо міст, що приймають "Євро-2012". Будь-яке повітряне судно, що не має дозволу на проліт в цей час, буде примушено до посадки на безпечний аеродром. Лише за цей рік особовий склад бригади провів близько двох десятків льотних змін. Це дозволило значно удосконалити навички екіпажів у різних видах льотної підготовки, підготувати пілотів-інструкторів та підвищити класність авіаторів. Крім цього, винищувачі відпрацювали всі елементи з перехоплення та примушення до посадки швидкісних літаків та літальних апаратів з малою швидкістю руху.

Тарас Грень.



На чергування з відремонтованою технікою

Авіатори Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України заступила на бойове чергування у системі протиповітряної охорони держави. Під час проведення ритуалу командир бригади тактичної авіації полковник Іван Петренко наголосив на відповідальності, що покладається на увесь особовий склад.

– Нам довірено охороняти повітряний простір Батьківщини у дні проведення фінальної частини Євро-2012, і ми цю довіру виправдаємо! – зазначив він.

Варто зауважити, що напередодні авіатори повітряного командування отримали три відремонтованих літаки. Один літак МіГ-29 після проведеного ремонту на Львівському державному авіаремонтному заводі поповнив ряди авіаційної техніки бригади тактичної авіації на Київщині. Військові льотчики авіабригади, що на Полтавщині, отримали із запорізького заводу "МіГремонт" два літаки "Су-27 ". Рішення щодо передачі авіаційної техніки було прийнято Міністром оборони України Дмитром Саламатіним у квітні, під час візиту до бригади тактичної авіації Повітряного командування "Центр" Повітряних Сил Збройних Сил України в рамках проведення інспекційної перевірки.

Літаки, які прибули у переддень заступання на бойове чергування, увійдуть до складу сил і засобів Збройних Сил України, з охорони повітряного простору під час проведення "Євро-2012".

Любов Киналь.

На перехоплення у складі пари

У бригаді тактичної авіації, що у Криму, пройшло командно-штабне навчання, в рамках якого відпрацьовувались можливості з'єднання у випадку оперативного розгортання військ. Крім того, було перевірено рівень готовності сил та засобів до виконання завдань за призначенням. Програму навчально-тренувальних польотів льотчики виконували на літаках МіГ-29 та Л-39.



Метою тренувальних польотів були підготовка льотного складу до пошуку й перехоплення повітряних цілей як самостійно, так і у складі пари. Крім того, було відновлено інструкторські навички досвідчених льотчиків на літаку Л-39, адже у найближчому майбутньому до складу бригади буде включено ланку цих зразків авіаційної техніки.

– Ці літаки дають можливість при зменшенні витрат пального підвищити загальний рівень годин нальоту авіаторів, а молодим льотчикам більш інтенсивно просуватися за відповідними програмами льотного вишколу, – зазначив начальник авіації Повітряного командування "Південь" полковник Андрій Алімпієв. – Зокрема, молодий пілот по завершенні навчання має 60-70 годин нальоту, а для присвоєння кваліфікації "льотчик 3-го класу" потрібно 150 годин.

Також полковник Андрій Алімпієв повідомив, що згідно з рішенням командувача Повітряних Сил Збройних Сил України, до несення чергування в період проведення "Євро-2012" у авіаційних частинах Повітряного командування "Південь" підготовлено 12 екіпажів. Авіатори готові протидіяти швидкісним й малошвидкісним повітряним цілям вдень та вночі.

– Добрий вишкіл визначених екіпажів, їхня теоретична і практична підготовка дозволяє пілотам проводити візуальне розпізнавання цілі, виконувати перехоплення порушника на малих висотах, здійснювати маневри з примушення порушника до посадки, що визначені міжнародними правилами, на швидкостях менше 280 кілометрів на годину, – розповів начальник авіації повітряного командування "Південь".

Офіцер також нагадав, що у поточному році після ремонту та модернізації на Львівському авіаремонтному підприємстві до бригади тактичної авіації прибули два винищувачі, а кількість пального на проведення польотів збільшилась. Слід зауважити, що кожна льотна зміна відбувається із залученням офіцерів молодшої ланки.

www.mil.gov.ua

ПОШУК І ПОРЯТУНОК

До "Євро" – лічені дні!..

Закінчення. Початок на 3 стор.

Є у Центрі відділ оперативних чергових, офіцери якого цілодобово несуть чергування у складі зміни оперативних чергових командного центру Командування Повітряних Сил. Звичайно, подвійну пильність вимагає командування від оперативних чергових у дні проведення важливих заходів міжнародного значення, яким є "Євро-2012". У цей період оперативний черговий Центру управління пошуково-рятувальним забезпеченням нестиме службу у тісній взаємодії з колегою з Міністерства з надзвичайних ситуацій, а взагалі, як повідомив начальник Центру, до чергування у дні проведення чемпіонату залучатимуться сили й засоби як від оборонного відомства – від Повітряних Сил та Сухопутних військ, так і від МНС.

Підготовка рятувальників до "Євро-2012" стартувала на початку року. У пунктах постійної дислокації авіаційних частин, екіпажі яких залучаються до чергування у системі пошуково-рятувального забезпечення (ПРЗ), а це – такі аеродроми, як Харків, Чугуїв, Херсон, Вінниця, Броди та Ніжин, – від початку року тренуються екіпажі пошуково-рятувальних вертольотів Мі-8 та літаків Ан-26. Також на цих та інших аеродромах тренуються рятувальні парашутно-десантні групи (РПДГ). Штатних РПДГ у системі ПРЗ є близько десятка. Кожна з них складається з професіоналів високого класу. Це – рятувальники та медики. У кожного з цих "профі", за плечима сотні стрибків з парашутом, у тому числі – на обмежений майданчик, на воду, з гранично малих висот, а також – безпарашутне десантування за допомогою спускових пристроїв. Адже авіаційні аварії трапляються у різних умовах місцевості, а іноді, якщо вести мову про рятування екіпажів повітряних суден у бойових умовах, то – й у різних умовах бойової обстановки. Подекуди, аби врятувати екіпаж та пасажирів літака, що зазнав лиха, просто неможливо діяти інакше, аніж піднімати потерпілих на борт вертольота за допомогою спускових механізмів.



Сьогодні усі рятувальні парашутно-десантні групи, як і екіпажі літаків ПРЗ, знаходяться у готовності №2 – на аеродромах, напоготові. А у разі потреби у лічені хвилини їм оголошується готовність "номер один", і вони відбувають у будь-яку точку країни, аби виконати завдання за призначенням. Залишається щиро сподіватися на те, що їхній досвід у найближчому майбутньому не знадобиться, і під час "Євро-2012" ці мужні чоловіки та жінки матимуть змогу, хоч і сидячи на парашутних сумках, передивлятися на телеекранах футбольні матчі, так і залишаючись у готовності "номер два"!..

Олексій Тригуб.

ЖИТОМИР

132-й випуск офіцерів

У Житомирському військовому інституті імені С.П. Корольова Національного авіаційного університету пройшли урочистості з нагоди 132-го випуску офіцерів та цивільних фахівців. На святкову церемонію привітати випускників та вручити їм дипломи прибули керівники Міністерства оборони України, області та міста, 8-го армійського корпусу, військових частин гарнізону, ветерани та пересічні громадяни нашої держави.







– Черговий випуск військових спеціалістів, – зазначив начальник Військового інституту заслужений діяч науки і техніки України полковник Юрій Даник, – налічує 26 офіцерів, котрі поповнять лави Збройних Сил та інших військових формувань, з них 3 лейтенанти – золоті медалісти, 8 військовослужбовців отримали диплом з відзнакою. Також пам'ятним цей день став і для 185 студентів факультету інформаційних та телекомунікаційних систем військового інституту, які отримали дипломи про закінчення Національного авіаційного університету, 29 з яких – дипломи з відзнакою.

Свій історичний шлях інститут розпочав у 1919 році в Нижньому Новгороді як перший військово-навчальний заклад із підготовки фахівців з боротьби із засобами повітряного нападу. З 1968 року це єдиний і перший у світі вищий навчальний заклад з підготовки фахівців ракетно-космічної оборони, космічної розвідки, експлуатації та застосування систем технічних видів розвідки.

Нині вуз є провідним міжвидовим багатопрофільним закладом, що навчає як військових, так і цивільних фахівців для експлуатації складних інформаційних систем розвідки, кібернетичної безпеки та з експлуатації, застосування та управління високотехнологічних оборонних систем.

Винуватцям свята свої щирі побажання висловили Голова Житомирської обласної державної адміністрації Сергій Рижук, заступник директора Департаменту військової освіти та науки Міністерства оборони України Юрій Черних, командир 8-го армійського корпусу генерал-лейтенант Петро Литвин, ректор Національного авіаційного університету Микола Кулик, Житомирський міський голова Володимир Дебой, Голова Державної екзаменаційної комісії полковник Сергій Чуба.

Вони привітали із знаменною подією офіцерів та цивільних фахівців, висловили слова вдячності керівництву військового інституту та науково-педагогічному складу за високий рівень підготовки курсантів та слухачів.

Продовжилося свято врученням довгоочікуваних дипломів, після чого, за традицією, керуючий Житомирською єпархією Української Православної Церкви архієпископ Житомирський і Новоград-Волинський Никодим благословив усіх на щасливе життя, а настоятель Свято-Миколаївського храму протоієрей отець Богдан освятив лейтенантів та молодих фахівців.

Право прощання з Бойовим Прапором військового інституту від імені випускників було надано золотому медалісту лейтенанту Віктору Боярчуку.

Згодом відбувся святковий концерт, під час якого присутні прослухали та побачили історію створення Військового інституту в театралізованому дійстві, на практиці курсанти продемонстрували фізичний та стройовий вишкіл, вокально-танцювальні здібності, показали власні розробки, зокрема елементи роботи центру оперативного управління силами та засобами у кризових ситуаціях.

Кульмінацією урочистостей стало кидання монет із кашкетів офіцерів під час урочистого маршу по плацу, що символізує майбутні зірки на погонах та удачу в подальшій службі. В свою чергу, студенти-випускники, проходячи повз трибуни, випускали кольорові повітряні кульки.

Руслан Лінник.
Фото автора.

ХАРКІВ

З ім'ям Кожедуба...

У видовому вузі Збройних Сил України – Харківському університеті Повітряних Сил імені Івана Кожедуба (ХУПС) відбувся черговий випуск молодих лейтенантів.



Захід пройшов на території спортивного комплексу "Зірка". Цього року зі стін харківського університету випустився 61 молодий офіцер тактичного рівня з 5 факультетів університету, серед них – і 2 жінки. До речі, разом з лейтенантами дипломи про закінчення навчального закладу отримало 9 молодших сержантів, які проходили навчання у Військовому коледжі сержантського складу ХУПС.

Цей випуск поповнив ЗС України фахівцями з технічного обслуговування військових літальних апаратів і аеродромного обладнання, обслуговування і бойового застосування зенітних ракетних комплексів, радіолокаційних засобів і радіоелектронних систем, автоматизованих систем управління військами та озброєнням Повітряних Сил тощо.

Зазначу, що четверо лейтенантів, випускників нинішнього року, отримали золоту медаль та восьмеро – диплом з відзнакою.

Слова привітання молодим офіцерам від імені командувача Повітряних Сил висловив Голова ДЕК, начальник штабу – перший заступник начальника авіації командування ПС генерал-майор Ігор Янушевич. Також привітали випускників ТВО начальника університету генерал-лейтенант Микола Петрушенко, Голова Харківської обласної ради Сергій Чернов та інші.

Завершився захід проходженням усього особового складу університету урочистим маршем, після чого батьки, родичі та близькі поздоровили випускників.

Слід додати, що 176 студентів, які навчалися за контрактом на факультеті інформаційних та технічних систем ХУПС, успішно завершили навчання та отримали дипломи.

Готували студентів за такими спеціальностями, як "Програмне забезпечення автоматизованих систем", "Інформаційно-вимірювальні системи", "Комп'ютерні системи та мережі" та ін.

– 22 чоловіки виконали навчальні плани підготовки фахівців освітньо-кваліфікаційного рівня "магістр", 133 студенти стали спеціалістами, ще 21 випускник пройшов Державну атестацію за освітньо-кваліфікаційним рівнем "бакалавр". Також хочу відзначити, що цьогорічні випускники, під час складання екзаменів, показали дуже добрі результати. І в першу чергу – завдяки відмінній навчально-матеріальній базі та професійному науково-педагогічному складу нашого вузу, – зауважив у своєму виступі декан факультету інформаційно-технічних систем кандидат технічних наук доцент Юрій Шевяков.



Також усіх присутніх привітав заступник начальника університету з навчальної роботи полковник Юрій Стасєв.

– Мені дуже приємно чути, що у стінах нашого видового навчального закладу отримують путівку у самостійне життя кваліфіковані, добре підготовлені випускники. Хочу вірити, що в подальшому ми будемо лише примножувати досягнення університету та нарощувати його науковий потенціал, – наголосив офіцер.

Завершилося свято концертною програмою, що була підготовлена духовим оркестром ХУПС і вокальним ансамблем "Форсаж".

Дмитро Чалий.
м.Харків.
Фото автора.


Фото автора.

ПРИЗОВНА КАМПАНІЯ

Молодих харків’ян приваблюють офіцерські зірки

190 мешканців Харківської області під час проведення весняної призовної кампанії отримали у військкоматах приписи для вступу до вищих військово-навчальних закладів.

– Цієї весни ми на 160% виконали план-завдання, визначене Генеральним штабом щодо відбору кандидатів для навчання у військових вузів. А це означає, що близько двохсот призовників у майбутньому стануть офіцерами. Ці показники стали можливими завдяки розумній пропагандистській роботі військовослужбовців військкоматів у школах та на підприємствах по всій області, – пояснив військовий комісар Харківського обласного військового комісаріату Територіального управління “Північ” полковник Олексій Середа.

Є чим похвалитися і мобілізаційним працівникам Слобожанщини. У війська для проходження строкової військової служби відправлено 1015 призовників.

Протягом квітня-травня офіцери військкоматів попрацювали з приблизно 10-ма тисячами юнаків призовного віку, які проживають на Харківщини. Тобто, з 10 хлопців до армії пішов лише один. Комусь надано відстрочку, декого зняли з військового обліку через незадовільний стан здоров’я, а когось зарахували до призовного резерву і він підлягатиме призову восени цього року. Були й такі, які своєчасно не прибули до райвійськкоматів. В цілому ж, за словами обласного військового комісару, проблем із відбором солдат до військових формувань цієї весни не виникало.

Зі всіх 1015 весняних призовників, 545 чоловік служитимуть у Сухопутних військах, 164 одягнуть однострій Повітряних Сил, ще 49 стануть військовими моряками, решта – 257 осіб служитимуть у інших військових формуваннях (Внутрішні війська МВС та Державна спеціальна транспортна служба України).

Потенційні солдати строкової служби цієї весни традиційно просилися у десантники, розвідники та моряки.

Всі юнаки, незалежно від розподілу за родами військ, пройшли одні етапи медичної комісії, склали психологічні тести та зібрали необхідні документи для особової справи призовника. Проте окремі команди юнаків, які служитимуть у військах спеціального призначення, аеромобільних військах чи в морській піхоті, додатково оцінювалися ще з фізичної підготовки.

Серед районних військових комісаріатів, що якісніше виконали план з відбору призовників, полковник Олексій Середа назвав Жовтневий та Комінтернівський об’єднані районні військкомати у місті Харків, а з віддалених куточків області – Лозівський РВК.

Дмитро Горбунов.
м. Харків.

КОНФЕРЕНЦІЇ

Технічні музеї України – духовний та науковий потенціал держави

З 24 по 26 травня цього року у місті Києві, на базі Державного музею авіації Національного авіаційного університету, відбулась третя міжнародна науково-практична конференція “Технічний музей. Історія, досвід, перспективи”. У роботі конференції взяли участь близько п’ятдесяти учасників не тільки з України, а й Росії, Латвії та Словенії. За словами голови оргкомітету доктора технічних наук, професора, директора Аерокосмічного інституту НАУ, голови вченої ради Державного музею авіації України Валерія Шмарова, головною метою заходу було дослідити динаміку розвитку музейної справи у технічній галузі, окреслити пріоритети діяльності музеїв на сучасному етапі та обмінятись досвідом роботи у різних галузях. Крім того, це чудова можливість і живого спілкування, розширення географії та напрямків наукових досліджень.



Предметом обговорення першого дня та пленарного засідання стали такі питання, як “ Концептуально-теоретичні підходи в музеології: методичні засади науки” (Р. Маньковецька), “Музейний предмет як об’єкт культурної спадщини” (Л. Гріффен), “Збереження всесвітньої спадщини на прикладі створення Міжнародного політехнічного музею “Український технолендˮ К. Воробйов та Д. Склярський), “ Реальність віртуального музею” (К. Антоненко) та інші. Особливо запам’ятався учасникам форуму виступ директора Московського федерального державного бюджетного закладу культури “Центральний музей Великої Вітчизняної війни 1941-1945 рр.” генерал-лейтенанта Володимира Забаровського, який познайомив присутніх з експозицією озброєння, військової техніки та інженерних споруджень свого закладу, розповів про його історію, сьогодення та перспективи.

Подальший розгляд питань конференції відбувся на секційних засіданнях, які працювали за напрямками: “ Формування науково-технічних музеїв та їх експозицій”, “ Методи та форми роботи науково-технічних музеїв” та “ Аерокосмічний комплекс в експозиціях технічних музеїв”. Зокрема, на останньому своїми надбаннями поділились працівники загальновідомих авіаційних музейних закладів, що у Києві, Луганську, Житомирі, Полтаві, а також і достатньо молодих за віком, що у Чернівцях та Конотопі.

“Не тільки зберегти історичну спадщину нашого народу, а й зробити її базою широкого кола історичних та наукових досліджень…” – саме таким у ці дні став лейтмотив спілкування фахівців-музейників усіх напрямків та технічних галузей. І, як зауважили учасники обговорень, технічні музеї повинні нести окрім пізнавальної, ще і виховну функцію. Адже лише через знання та усвідомлення своєї історії виховуються свідомі громадяни нашої держави. А цьому значною мірою сприятиме диференційність та системність не тільки наукових досліджень та формування експозицій, а й робота з широким колом відвідувачів з урахуванням їх вікового та загальноосвітнього рівня.

По закінченню порядку денного учасники форуму мали змогу обмінятись думками щодо організації конференції та відвідати Державний дендрологічний парк “Олександрія” НАНУ, що у Білій Церкві. Підводячи підсумки форуму, заступник голови оргкомітету, доктор технічних наук, професор, директор Державного музею авіації НАУ Юрій Зіатдінов висловив велику подяку гостям конференції за її змістовне наповнення та активність у висвітленні проблемних питань.

– Подібні заходи повинні стати не просто школою набуття теоретичного та практичного фахового досвіду, – зазначив керівник, – а й важливим етапом зміцнення ролі та значення технічних музеїв у активній розбудові державності.

Володимир Лазарєв.
м. Полтава.
Фото автора.

ВИХОВАННЯ

З мрією про небо

Нещодавно вихованці Авіаційно-космічного центру Київського палацу дітей та юнацтва відвідали бригаду тактичної авіації Повітряного командування “Центр” Повітряних Сил Збройних Сил України. Тимчасово виконуючий посаду заступника командира бригади з виховної роботи майор Олександр Продан ознайомив юних авіаторів з історією та життєдіяльністю частини.



Разом з досвідченими льотчиками візитери побували в технічно-експлуатаційній частині, на стоянці літаків, оглянули класи підготовки льотчиків до польотів, клас висотного спорядження та пошуково-рятувального забезпечення польотів авіації Збройних Сил України. Представники бригади охоче поспілкувались з учнями, які щодня теоретично опановують ази льотної справи, відповівши на низку запитань.

– Важливо, що молодь цікавиться досягненнями вітчизняної авіації та війська в цілому. Більшість із них мріють про небо, прагнуть стати першокласними льотчиками, гідними захисниками Батьківщини, – зазначив майор Олександр Продан, – тому такі зустрічі лише допомагають їм більше утвердитися у своїх мріях.

Крім того, вихованцям авіаційно-космічного центру продемонстрували можливості новітнього вітчизняного авіаційного тренажера літака МіГ-29, за штурвалом якого перебував командир авіаційної ескадрильї льотчик 2-го класу підполковник Віктор Меретін. А на завершення зустрічі діти сфотографувались на згадку з військовослужбовцями.

Любов Киналь.

ВІДЗНАКА

Редактора “Галичини” відзначили солдатські матері

Головний редактор Івано-Франківської обласної газети “Галичина” Петро Парипа отримав почесну грамоту від голови комітету солдатських матерів м. Севастополя Надії Савицької.



Прикарпатську газету і цю організацію поєднують давні дружні зв’язки. Завдяки співпраці між виданням та солдатськими неньками неодноразово вдавалось вчасно знімати соціальну напругу в регіоні стосовно відправки прикарпатських юнаків для проходження строкової служби на південь нашої держави, проводити агітацію до служби у Військово-Морських Силах Збройних Сил України. За дорученням пані Надії Савицької відзнаку головному редактору передав заступник Івано-Франківського обласного військового комісара майор Любомир Демчук.

– Мені приємно, що скромна робота всього нашого творчого колективу так високо цінується навіть у такому далекому від нас Севастополі, – зазначив Петро Парипа. – Хочу запевнити, що ми і надалі будемо оперативно та об’єктивно висвітлювати всі події, що відбуваються в українському війську.

Тарас Грень.



Серед потоку інформаційних повідомлень мимоволі вихоплюєш ті, котрі заслуговують на звання сенсації. Не думаю, що сенсацією стало б оприлюднення рішення міської ради одного з райцентрів Львівської області про упорядкування центральної площі міста Турка та перенесення, в разі їх виявлення, останків загиблих радянських воїнів туди, де їм і належить бути – на цвинтар.

Пам’ятник – це пам’ять і повага



Не стало б, якби на це не звернули свою пильну увагу депутати Державної думи Росії. А вони не просто звернули увагу, а й попередили про те, що жителі України не мають права вирішувати, як їм діяти на своїй суверенній землі. “Депутаты Государственной думы РФ, представители патриотической платформы партии “Единая Россия” выходят с обращением к своим коллегам из Верховной Рады Украины о невозможности принятия решений, подобных тому, что было принято депутатами горсовета небольшого карпатского городка Турка во Львовской области”, – цитується в чисельних інформаційних повідомленнях заява координатора патріотичної платформи, голови комітету Держдуми з безпеки та протидії корупції Ірини Ярової. А далі все пишеться так, наче найбільш достойні жителі Турки (гіршими з гірших, неосвіченими людей, котрим жителі цілого міста довірили вирішувати їх місцеві справи, не назвеш) в мить вирішили знести монумент пам’яті загиблих в роки війни визволителів, а їх кості викинути на сміття.

Отже, перш за все, сам монумент. Простого погляду на недавнє фото з Інтернету достатньо, щоб пересвідчитися: історична цінність його вкрай сумнівна. І назвати цей обеліск Монументом Слави…. Якась непримітна слава виходить. Та й про відсутність у турківчан толерантності говорити теж не хочеться. Яскраво розфарбована червона зірка на обеліску, котрий вже кілька десятків років стоїть в краю, де головний національний герой – Степан Бандера, а тих, хто прийшов сюди на початку сорокових з червоними зірками на кашкетах інакше, як окупантами, не називають, хіба не свідчить, що з толерантністю у цій громаді все гаразд? А те, що люди вирішили неподалік, після облаштування площі встановити пам’ятний знак на честь свого національного кумира – так то їхня воля. Є у нас на Україні і пам’ятник Сталіну, і невідомому водопровіднику, і інспекторові міліції, і …. Та яких тільки пам’ятників останніми роками не встановлюють.

Тепер щодо перепоховання. За християнською традицією, померлих та загиблих хоронили тільки на освяченому місці – на кладовищі. Найбільш почесне захоронення для християнина – в Храмі або поблизу. Та такої честі удостоювалися лише ті, хто Храм спорудив, або священик, котрий в ньому служив. Щоб померлі спокійно спочивали і їх не тривожила мирська суєта.

Радянська влада встановила, а нинішня Росія в особі її очільників підтримують цю традицію, що полеглий в бою герой не має права на вічний спочинок. Свого найголовнішого ідеолога та засновника Радянської держави комуністи взагалі не поховали, а з його тіла зробили щось на кшталт кунсткамери. Поруч, правда, поховані в землі або запаковані в стіну останки найвидатніших достойників Радянської влади. Кожне свято керманичі радянської держави ставали на могилу свого головного ідеолога, а поруч гуркотіла техніка, тупотіли солдати та прості громадяни. Як тут вести мову про спокійний спочинок, котрого православні бажають кожному померлому…

Під час війни, коли прості українські селяни не знали цього новітнього правила, вони хоронили загиблих радянських воїнів на сільських кладовищах, поруч зі своїми односельцями. До сих пір під час поминок селяни можуть показати, де знаходяться могилки радянських солдатів та командирів, які загинули в боях чи померли від ран поблизу сіл та містечок. В одних місцинах вони акуратно прибрані, з ще радянськими пам’ятниками та зірками, в інших громада своїм коштом поставила хрести. Є й такі, що заросли деревами та кущами… Цвинтар, що поробиш.

Проте коли за справу взялися партійні керманичі, центри або найбільш відбудовані місця міст та багатьох селищ “прикрасили” кладовища. Так-так, як би це не моторошно звучало, проте братські могили чи іменні поховання найвидатніших визволителів міст – це ті ж самі кладовища, тільки на неосвяченому церквою місці, якими б розумними словами, на кшталт меморіал, вони не називалися б. Про який покій може в цьому випадку йтиметься, коли раз по раз під’їздять автомобілі з молодятами, поруч маленькі дітки граються під наглядом матусь, а вечорами на лавках милуються закохані. Це – у великих містах, де територія дозволяла побудувати меморіал окремо, на кшталт Одеси, де загиблі захисники покояться на Алеї Слави поблизу моря, чи Києва, де оборонцям та визволителям міста відвели місце поблизу священної Києво-Печерської Лаври. У маленьких містечках братські могили облаштовували просто на центральній площі міста, як от у Турці. Мало того, що кожної миті поблизу грохотять багатотонні автомобілі, так поруч стоїть ще й місцевий ресторан зі своїми щонічними розвагами. Тоді, звичайно, не до спочинку.

Незважаючи на окрики з боку російських політиків, так чи інакше проблему індивідуального кладовища в центрі міста з розвалом Радянського Союзу вирішують багато міст. Найбільш пам’ятна подія – перенесення останків загиблих воїнів з центру Таллінна на кладовище столиці Естонії та перепоховання визволителя Прибалтики генерала армії Івана Черняховського. Скандал пам’ятають всі. Проте чим закінчилися масові демонстрації, бійки з поліцією та багатоголоса інформаційна кампанія проти незалежної Естонії та її очільників? На місці меморіалу знайшли останки 12 радянських воїнів. Решту чотирьох з них рідні забрали на Батьківщину. (серед них були й останки однієї українки. Вони, за бажанням рідні, перепоховані на одному з цвинтарів у Полтавській області). Решта похована на міському кладовищі Таллінна, куди перенесено меморіал загиблих і пам’ятник, споруджений на їх честь. В урочистій церемонії брали участь священики, котрі виконали всі передбачені в таких випадках ритуали. А рештки заслуженого генерала – визволителя Прибалтики перепоховали на одному з цвинтарів Москви.

Трохи менше відомий широкому загалові ще один скандал з перенесенням останків загиблих радянських воїнів, котрий кілька років тому прогримів у Підмосковному містечку Хімки. В 2007 році там, за рішенням місцевих органів влади, вирішили меморіал льотчикам, котрі загинули в роки Великої Вітчизняної війни, розташований за кілька десятків метрів від траси федерального значення, перенести на Новолуженське кладовище міста. Політики-комуністи теж роздмухували скандал про наругу над пам’яттю. Проте час пройшов, і родичі загиблих вдячні, що їх предки лежать не в глухому кутку під парканом НВО ім. С. Лавочкіна, а в місці, де й належить бути останкам, – на кладовищі, де немає сторонніх осіб, де покійниками дійсно покійно.

Тож що крамольного є в рішенні обранців громади міста Турки? Хіба “подобные решения оскорбляют память погибших в годы Великой Отечественной войны”, – як то вважає пані Ярова? На мою думку, ображає пам’ять людей, що загинули при звільненні невеличкого карпатського містечка, якраз нехтування християнськими звичаями та могила за десяток метрів від ресторану. Чи не краще буде їм на освяченій землі, адже поховані там наші, православні люди, українці та росіяни. Хай через роки, та все ж таки нащадки тих, кого визволяли від фашизму радянські воїни, прийняли виважене рішення і вирішили з належними почестями, зі священиками за християнським ритуалом перепоховати православних. Де ж в цьому рішенні наруга над пам’яттю? І те, що за нього проголосували 24 з 30 депутатів місцевої ради, говорить лише про виваженість та продуманість цього кроку громади. Безперечно, що таке рішення прийнято на основі принципів моральності та гуманізму, до чого закликає звернення депутатів Держдуми Росії.

Розумію турботу російських політиків. Вони, зрештою, як і наші, звикли лише давати слово, а там вже як складеться. От і депутатів місцевої ради вони міряють тією ж міркою. Проте, на відміну від депутатів найвищого рівня, місцеві обранці завжди під контролем народу. І тому рішення вони приймають такі, які можуть виконати і які обов’язково виконають. Отож, і перепоховання загиблих відбудеться, не викинуть на сміття останки визволителів. Громада не дозволить такої наруги. Тому й немає чого перейматися проблемами карпатського містечка депутатам Держдуми Росії. Зі своїми проблемами розберуться самі.

Десятки, а можливо й сотні тисяч православних, котрі загинули в роки війни на безмежних російських, українських, прибалтійських просторах ще чекають тої миті, коли їх нетлінні останки знайдуть свій спочинок не в болоті глухого лісу чи придорожній баюрі, а на освяченій землі тихого кладовища на околиці села чи міста. І не кількістю та вартістю меморіалів, не криками заяв міряється шана народна і пам’ять про своїх воїнів, а буденною роботою. Скільки б не закликали політики шанувати Героїв війни, найкраща повага для більшості безвісно загиблих – тихий прихисток, котрий би хотів мати кожен християнин наприкінці свого життя. А чи зробили Ви, найвпливовіші державні мужі Росії та України, на своєму місці задля цього все залежне від Вас, як то зробили і роблять депутати багатьох місцевих рад, доглядаючи невідомі могили, упорядковуючи братські поховання та зводячи коштом громади православні хрести. Ось про що слід задуматися, виголошуючи “викривальні заяви” з приводу пам’яті про загиблих в тій війні.

Віктор Гедз.
“Крила України”.

25 травня колектив Державного науково-випробувального центру Збройних Сил України на чолі з заслуженим льотчиком-випробувачем СРСР, Героєм України генерал-майором запасу Юрієм Тішковим гостинно відчинив двері, які зазвичай добре охороняють військові таємниці.

“Я з оптимізмом дивлюся в майбутнє”



Привітати військових випробувачів з ювілеєм – 80-річчям із дня створення, прийшли мешканці Феодосійського регіону, члени сімей військовослужбовців, ветерани військової служби. У святковому мітингу взяли участь заступник командувача Повітряних Сил ЗС України генерал-майор Сергій Кушнір, Голова Ради директорів АТ “Мотор Січ”, Герой України В’ячеслав Богуслаєв, генерал-полковник запасу Віктор Стрельников, представники вітчизняного ОПК, органів влади, заслужені льотчики-випробувачі та гості з Російської Федерації.

На майданчиках демонструвалася військова техніка, засоби ППО, понад 20 наземних експонатів (вертоліт Мі-8МСБ АТ “Мотор Січ”, БТР-80 морської піхоти, ЗРК С-200, С-300, водолазне і парашутне обладнання). Чотири десятки парашутистів під керівництвом начальника



парашутно-десантної служби підполковника Ігоря Сили стрибали з Ан-26 та дивували глядачів складними вправами повітряної акробатики. Навіть спецпризначенці “Альфи” стріляли під куполами парашутів, десантувалися з гелікоптера за допомогою “канатів” та провели антитерористичну операцію з визволення заручників.

Парашутисти-випробувачі Центру та парашутисти-спортсмени ДП ЦПС “Коктебель” стрибали з прапорами України, Криму, Повітряних Сил та ДНВЦ, з димовими шашками і з димовою гарматою. Виконували вправи купольної акробатики “Етажерка”, “Ротація”, “Якір”, “Колокол” та групової акробатики “Шатер”.

Тим часом десантно-штурмовий взвод морської піхоти ВМС України на БТР-80 демонстрував чудеса звитяги при проведенні засідки в тилу противника, захопленні полоненого та документів. “Чорні берети” порадували глядачів і майстерними кидками та іншими ефектними прийомами рукопашного бою.

Усі бажаючі – діти, жінки, ветерани та й самі військові підходили до польової кухні із солдатською кашею. А хто ще не втомився від вражень, йшов до музею космонавтики Центру, де завжди привітний директор підполковник запасу Олександр Анищенко розповідав про унікальні експонати.

Сьогодні ДНВЦ – це єдиний на території України потужний колектив висококласних військових випробувачів і науковців, який є часткою вітчизняного військово-промислового комплексу держави.

За часи незалежної України парашутисти-випробувачі ДНВЦ ЗС України брали участь у десантуванні на Північний полюс у складі експедиції “Україна. Північний полюс – 2000”. Успішно проводили державні і спеціальні випробування авіаційної техніки, дослідження із продовження ресурсів авіаційної техніки й озброєння.

– Ми займаємося всім спектром озброєння, – повідомив Юрій Тішков. – Я повинен підкреслити, і мене це радує, що не тільки озброєнням, але й захистом від озброєння. Так, фірма “Адрон” на чолі з генеральним директором Миколою Архіповим розробила пристрій, аналогів якому немає у світі. Більше ста країн його уже закупили і використовують.

І справді, з 2004 року в Державному науково-випробувальному центрі ЗС України проводяться випробування елементів системи захисту літальних апаратів від керованого ракетного озброєння розробки Науково-виробничої фірми “Адрон” (м. Київ). В 2005 році проведено державні випробування станції оптико-електронного подавлення, яка наприкінці 2005 року прийнята на озброєння ЗС України. На даний час проводяться попередні випробування комплексу викидання хибних теплових цілей та екранно-вихлопних пристроїв для зниження інфрачервоної помітності вертольотів типу Мі.

– І це все випробовується на наших полігонах, нашому аеродромі, – підкреслив генерал-майор запасу Юрій Тішков.

Сьогодні Центр виконує випробування десятків, а за всю історію сотень, зразків озброєння і військової техніки, надає рекомендації щодо прийняття їх на озброєння і постачання та постановки на серійне виробництво. Наукові працівники Центру виконують воєнно-наукове супровождення дослідно-конструкторських робіт щодо створення дослідних і модернізованих зразків ОВТ.

Важливим завданням Центру, як складової Збройних Сил України, є практична організація підготовки та забезпечення навчань усього спектру військ з бойовим застосуванням комплексів ОВТ на полігоні “Чауда”.

Серед інших завдань – дослідження з подовження призначених показників ОВТ, експертні роботи та сертифікаційні випробування літальних апаратів, їх систем та агрегатів. Фахівці центру займаються і розробкою та вдосконаленням нормативно-правових і методичних документів щодо проведення випробувань та загальних техніч-



них вимог. Вони готують і атестують льотний та інженерно-випробувальний склад, парашутистів-випробувачів, авіаційних рятувальників, а також допомагають військам в освоєнні нових зразків ОВТ.

Зокрема, з 28 травня колектив Центру офіційно бере участь у проекті багатоцільового транспортного літака Ан-70. Низка випробувачів спільно з



росіянами на аеродромі “Гостомель” проводить випробувальні польоти.

– Цього року ми провели випробування модернізованого вертольота Мі-24ПУ1, який вже прийнято на озброєння. Ми вперше виконали в Україні застосування бортового озброєння вночі, на гранично малих висотах, за допомогою приладів нічного бачення. Цього раніше не робилося. Ми успішно закінчили й сертифікаційні випробування Мі-8МСБ із модернізованими двигунами АТ “Мотор Січ”. Проводимо випробування Су-25, МіГ-29, Су-27. І попереду нас чекають ще більш масштабні роботи, – підкреслив Юрій Тішков.

На перспективах зупинився і Голова ради директорів АТ “Мотор Січ”, Герой України В’ячеслав Богуслаєв, який від багатотисячного колективу АТ “Мотор Січ” і ОКБ “Прогрес” привітав колектив Центру.

– Сьогодні українська авіаційна промисловість довела, що Україна насправді авіаційна держава. Сьогодні затребувані такі літаки, як “Руслан” та Ан-70. Ми працюємо над новим транспортним літаком Ан-178. Але життя змушує нас у цю гаму додати ще й вертолітну тематику. Ми дуже вдячні льотчикам Центру за те, що спільними зусиллями вперше сертифікували модернізований український вертоліт. Підняли його на висоту 8100 метрів, що є рекордом для середньоважкого вертольота. Ми продовжуємо у вас випробування вертольота Мі-8. На його платформі розробимо зовсім іншу версію вертольота.

В’ячеслав Богуслаєв також наголосив на тому, що спільно з ОКБ “Прогрес” створено двигун для малих вертольотів зі злітною масою 4 тонни. І цього року до Центру прийде нова версія такого вертольота з новим двигуном. Не за горами й контракт по Мі-2, поки зі старими двигунами. Але Міністерство з надзвичайних ситуацій і Міністерство оборони України вимагають встановити українські двигуни й українську авіоніку. Буквально все обладнання у вертольоті буде українського виробництва. “Це для нас справа честі”, як підкреслив В’ячеслав Богуслаєв.

– Я пишаюся, що ми знайшли взаєморозуміння з Міністром оборони України Дмитром Саламатіним у цьому напрямку, тому попереду у нас з вами дуже багато роботи. Саме тому я прилетів сюди зі своїм колективом, з головним конструктором, генеральним конструктором ОКБ “Прогрес”, щоб у вас, і у нас, і в людей, які присутні на цьому святі, була впевненість, що українські Повітряні Сили розвиватимуться та гідно захищатимуть нашу державу. А ми будемо робити все для того, щоб у вас була робота, – зазначив Голова Ради директорів АТ “Мотор Січ”, Герой України В’ячеслав Богуслаєв.

Про довгострокову перспективу, а саме – випробування нового українського ракетного комплексу нагадав перший заступник Генерального конструктора – Генерального директора державного підприємства “Конструкторське бюро “Південне” ім. М.К.Янгеля, Головний конструктор проекту “САПСАН” Олександр Кушнарьов, який привітав Центр з ювілеєм від багатотисячного колективу КБ “Південне”.

– Сьогодні в Україні немає великого ракетного полігона. І тому ваш Центр повинен буде випробовувати не тільки авіаційне, але й ракетно-реактивне озброєння. Таке нове для вашої специфіки завдання ви почали виконувати порівняно недавно. Вищим керівництвом держави вже прийнято рішення про розробку нового ракетного комплексу великої дальності. І він буде випробуватися в вашому Центрі. Тому перед вашим колективом військових випробувачів стоять завдання з освоєння нової вітчизняної техніки.

Вітаючи колектив Центру, колишній Головнокомадувач ВПС – заступник Міністра оборони України генерал-полковник у відставці Віктор Стрельников відзначив великий шлях, а це не менше 10 реорганізацій, який пройшов Центр.

– Незмінним залишалося одне – всі покоління авіаторів робили велику, відповідальну, героїчну роботу з розвитку авіації, озброєння, устаткування, розширення бойових можливостей літальних апаратів, тактичних прийомів, порятунку. Все це можете сьогодні робити в державі лише ви. За це – вам пошана, слава й повага, – підкреслив Віктор Іванович.

Повертаючись з випробувального центру, в якому урочисто пройшло свято, замислився над словами досвідченого льотчика-випробувача Юрія Михайловича Тішкова, за плечами якого – 47 освоєних літальних апаратів і чотири тисячі годин в небі. Одним словом, роботи багато, а проблема одна: немає якісної підготовки льотчиків, немає наступності. І основною причиною залишається недостатнє фінансування.

Як зазначає генерал-майор запасу Юрій Тішков, люди, кадри поки що не втрачені. Держава повинна підтримати авіабудівну промисловість, випробувачів, військових льотчиків. Не треба забувати, що підготовка льотчика-випробувача – дуже вартісний процес. Згадаємо, як відбирали випробувачів в Радянському Союзі. Із 450 осіб – лише 45. З 45 до Центру підготовки льотчиків-випробувачів в Ахтубінську приїхали лише 11. З них зараз – два космонавти, 4 Героя, 5 заслужених льотчиків.

– Це був жорсткий відбір. Сьогодні в Україні такого немає. Тим не менш, із завданнями ми поки справляємося. Робота є. Модернізація авіаційної техніки триває й буде тривати. І я з оптимізмом дивлюся в майбутнє, – підкреслив Герой України, заслужений льотчик СРСР Юрій Тішков.

Руслан Семенюк.
смт. Приморський.
Фото автора.

У ДЕНЬ МИРОТВОРЦЯ

В ім'я миру

29 травня у Центральному будинку офіцерів ЗС України з нагоди Міжнародного дня миротворців ООН та 20-річчя участі Збройних Сил України в операціях і місіях з підтримки миру урочисто відкрито тематичну фотовиставку відомого фотомайстра Олександра Клименка. На кольорових та чорно-білих світлинах відображено 20 років діяльності українських військових в миротворчих операціях ООН, де взяли участь 39 тисяч громадян нашої держави, а 50 українців віддали своє життя, захищаючи мир на планеті.



Роботу виставки відкрив Міністр оборони України Дмитро Саламатін. Від імені Міністерства оборони він подякував автору фотовиставки за проведену важку і складну роботу.

– Олександр Клименко створив вражаючий фотолітопис нашої миротворчої діяльності по всьому світу. На цих світлинах ми бачимо, як виконували завдання українські миротворці, з їх допомогою можемо відчути атмосферу того часу й тих умов, в яких вони перебували, – сказав керівник оборонного відомства.

У церемонії відкриття взяв участь і Регіональний представник Управління Верховного комісара ООН у справах біженців в Республіці Білорусь, Республіці Молдова та Україні пан Олдріх Андрисек, який зауважив, що він і сам був у Сараєво у 1994-1995 роках. Він подякував автору світлин за чудову презентацію внеску нашої держави в справу миротворчості у світі.

Центральний будинок офіцерів – це не єдине "місце дислокації" фотовиставки. Директор Департаменту преси та зв'язків із засобами масової інформації Міністерства оборони України Олександр Клубань, виступаючи на церемонії відкриття, повідомив присутнім, що протягом наступного місяця ці фотороботи презентуватимуть у військових гарнізонах по всій території України. Крім того, Олександр Клубань презентував буклет "20 років на варті миру" – видання, в якому розкривається історія



участі Збройних Сил України в операціях і місіях з підтримки миру та вручив перші екземпляри Міністру оборони Дмитру Саламатіну, начальнику Генерального штабу – Головнокомандувачу Збройних Сил України генерал-лейтенанту Володимиру Замані та пану Олдріху Андрисеку.

Сергій Сизоненко.
"Крила України".

ДО МІЖНАРОДНОГО ДНЯ ЗАХИСТУ ДІТЕЙ

Одинадцять секретів щастя

Хтось каже про них – "божевільні", хтось – "святі", хтось просто не вірить і починає рахувати прибутки. Але факт залишається фактом – семеро дітлахів знайшли у цій сім'ї маму і тата. У будинку, де ніколи не буває спокою і тиші, є найголовніше – щастя. Зараз Наталя Петрівна і Микола Петрович Шевчуки із Ямполя, що на Вінниччині, мають двоє рідних і семеро прийомних діток, двох онуків. А загалом у цьому ямпільському дитячому будинку сімейного типу – одинадцять дітей, одинадцять секретів одного великого щастя.

ПОЧАТОК ВЕЛИКОЇ РОДИНИ

Розпочалась історія створення великої родини Шевчуків зовсім не романтично. Ямпільська служба у справах дітей отримала догану від керівництва "зверху" – потрібно було терміново створити дитбудинок сімейного типу, який би відповідав державним вимогам. На той час у районі не було ні бажаючих його створити, ні підходящого приміщення.

– Ми довго думали, кого б вмовити на цю нелегку справу, і вибір пав на Наталю Петрівну, – пригадує начальник служби у справах дітей Ямпільського району Лариса Малентійова. – Чому саме вона? Тому що Наталя Петрівна любить діток, вона активна, енергійна, а найголовніше – вона сама пройшла через інтернатську школу і знає, що це таке, коли немає їсти, немає чим гратись, коли 500 дітей живуть під одним дахом. Дітям важливо відчувати, що вони комусь потрібні, що їх люблять.

Після недовгих вмовлянь Наталя Петрівна погодилась ще раз стати матір'ю. Тим паче, власні діти вже повиростали. Вибрали будинок, який був комунальною власністю міста, і усі разом до двох годин ночі клеїли шпалери, білили, фарбували. На той "суботник" вийшла вся адміністрація містечка. Багато хто тоді сумнівався, що із цієї ідеї вийде щось путнє. Але ж вийшло.

– Спочатку у сім'ю прийшли Сабіна і Антон Буги – братик і сестричка, вони сироти, вихованці інтернату. Сабіна зараз найстарша, їй 18 років, – розповідає Наталя Шевчук, яка офіційно іменується "вихователька дитячого будинку сімейного типу". – Після цього були влаштовані до нас Сергій і Коля Вальтери, стало діток четверо. На сьогодні Сергій уже випускник школи. Потім прийшли Янчевські Вова і Рома, але цього року знайшлась їх тітка із Калинівки і забрала до себе. Але ми продовжуємо спілкуватись. Вони дзвонять, кажуть: "Мама, забери нас назад, приїдь у гості", кажуть, що скучають. Потім прийшла Світланочка, вона найменша – їй п'ять років недавно виповнилось. Ми пішли її забирати, а вона спить в дитячому садочку, не могли добудитись. Їй тоді було три роки, і вона зовсім не вміла розмовляти, була заляканою. Зараз уже говорить, все добре. Коли приходив працівник кримінальної міліції, то не повірив, що це та дитина, яку він влаштовував у наш будинок. Пізніше прийшла Анічка, їй у нас дуже сподобалось, а останньою – Аліна, Аніна подружка.

На запитання "У чому секрет щастя вашої родини?" Наталя Петрівна відповідає не задумуючись: "У любові. Якщо діток любити, то все вийде".

НЕДИТЯЧІ ДОЛІ

Веселі і красиві діти, якими вони зараз є, прийшли до Шевчуків зовсім іншими. Кожен – зі своєю сумною історією. Все, чого їх навчили до цього, – не довіряти світові. За те, що Наталя Петрівна змогла знайти підхід до кожного, допомогла дітям забути минуле і повірити людям, – її вважають справжньою героїнею.

– Діти зовсім різні, діти "складні", – пояснює Лариса Малентійова. – Сабіна пройшла через інтернат зразка радянської спецшколи, де не знала, що таке помитись, змінити білизну, де фактично не бачила світла. У 17 років дівчина була абсолютно безпомічною. У Ані мама померла від раку, вона деякий час жила з вітчимом. Потім її забрав рідний батько, а пізніше відмовився від дитини. Після батька Аню забрала тітка, через тиждень привезла її назад. Аня почала писати записки мамі, говорити, що



все одне жити не буде. А зараз, дивіться, яка красуня і розумничка! У Сергія і Колі батько був прикордонником, мама працювала у відділенні зв'язку. Батько загинув, мама почала жити з іншим чоловіком, який любив випити. Потім мама захворіла, хлопці від неї не відходили, доглядали за нею до останнього, вона померла у них на руках. Хлопці були вже не малі, нікуди йти не хотіли, ледве вмовили їх піти до Наталі Петрівни. Вони були чорні, темні. А коли через два місяці прийшли на 1 вересня до школи, ніхто очам своїм не міг повірити – чистенькі, з квітами, почали вчитись, дівчата почали заглядатись на них. Такий жах можна розповісти про кожного. У Світлани батьки – у місцях позбавлення волі…

Мама Наталя Петрівна пригадує, як спочатку її діти-вихованці не могли виспатись і наїстись. Каже, навіть не знала, що з ними таке, чому ж вони постійно сплять – і вночі, і вдень, і розбудити неможливо. Така ж ситуація була і з їжею, ніхто не міг повірити, що їжа в холодильнику не закінчується.

ОДИН ЗА ВСІХ І ВСІ ЗА ОДНОГО

Зовсім різні, не рідні по крові дітки легко знайшли спільну мову між собою і стали дружньою командою. До слова, Наталя Петрівна – для усіх, без винятку, дітей – мама. Менші почали називати її матір'ю вже через кілька днів, а от старші звикали значно довше.

У цій сім'ї звичні для більшості дітей розваги – телевізор і комп'ютер – частіше стоять вимкненими: навіщо витрачати на них час, якщо є багато цікавішого? Хлопці всерйоз займаються спортом, отримують призові місця, мають безліч грамот і медалей. У дівчат свої клопоти: вишивання, плетіння із бісеру, малювання, орігамі, допомога матері по кухні. Майже кожного тижня сім'я знаходить привід для свята – то день народження у когось, то просто гостей запрошують, влітку часто ходять на Дністер, діти оздоровлюються у таборах. Частенько влаштовують і сімейні екскурсії, не так давно були у Львові. А на Новий рік прикрашають ялинку, усім шиють костюми.

Сім'я – не маленька, тому є тут свої правила, яких дотримуються усі. Але ніхто не капризує і не вважає себе кращим за інших.

– Спочатку діти не хотіли вчитись, приносили одні двійки, – згадує Наталя Петрівна. – Я розгубилась, не знала, як зібрати їх докупи. Тоді ми почали робити купони з балами і нагороджували тих, хто гарно вчиться. Це діток зацікавило, і поступово вони виправились. Зараз усі гарно вчаться, вже навіть не перевіряю щоденники. Але у кожного є свої обов'язки. У якийсь момент зрозуміла, що тягнути усю хатню роботу на собі не зможу, тоді і сказала: "Стоп, правила змінюються". Хтось прибирає на кухні, хтось замітає, хтось миє підлогу, на городі теж у кожного свій шмат роботи, хто не встигає – тому допомагають.

ЯКЩО НА ОБІД ВАРЕНИКИ, ТО НЕ МЕНШЕ СОТНІ

Їсти у цій сім'ї варять тільки в об'ємному посуді. Якщо вареники – то не менше сотні, якщо суп – то не менше п'яти літрів. Прати допомагає машинка-автомат, вона практично не перестає працювати.

– Із харчуванням ніяких нюансів не виникає, – розповідає мама Наталя. – У всіх дітей смаки різні, але ні-



коли не капризують, що приготували, те і їмо. Разом і снідаємо, і обідаємо, і вечеряємо, стіл невеликий, але так вміщуємось.

Проблем із режимом дня у цій великій родині теж не виникає. Хто раніше прокинувся, не заважає іншим.

– Найменша Світланка часто прокидається раніше інших, – розказує Наталя Петрівна. – Буває, що встає раніше п'ятої ранку, мовчки грається, чекає, поки всі прокинуться. Увечері усі дружно ідуть чистити зуби, потім хто ляльку бере з собою у ліжко, хто – книжку. Зубні щітки – усі різного кольору, тож ніхто не плутається.

Уваги у цьому домі вистачає усім.

– А як по-іншому, це ж мої діти? – запитує Наталя Шевчук. – Буває, що тиск скаче чи ноги болять, але справляємось, зате скільки позитиву отримуємо у відповідь.

P.S.

За час, проведений у цій родині, не довелось побачити жодного сумного виразу обличчя. Діти веселі, усміхнені, енергійні, добрі, без зайвих пояснень допомагають один одному. Разів зі сто діти з різними проханнями "мамкали", а Наталя Петрівна лише гордо усміхалась і жартувала "Тепер мені ніколи хворіти".

Анастасія Олехнович.
Спеціально для "Крила України".

РОЗРОБКИ

ВВС США закрыли проект гигантского дирижабля

ВВС США закрыли проект разработки дирижабля Blue Devil II грузоподъемностью 1,13 тонны, сообщает Aviation Week. Созданием летательного аппарата занималась компания MAV6, контракт с которой был подписан в октябре 2010 года. Поводом для закрытия проекта стала затянувшаяся программа разработки – дирижабль должен был приступить к испытаниям на боевое применение в Афганистане в феврале 2012 года, однако не совершил даже первого полета.



Дирижабль Blue Devil II должен был стать самым большим подобным летательным аппаратом на вооружении ВВС США. Его планировалось оснастить системами слежения и радиоэлектронной разведки, в частности – установить на аппарат систему картографирования местности высокой четкости Argus, видеоаппаратуру Axsys, оборудование радиоэлектронной разведки Pennant Race и систему трансляции информации в режиме реального времени.

Большая часть из указанных систем уже адаптирована для беспилотников и устанавливается на аппараты MQ-1 Predator и A160T Hummingbird, а также разведывательные версии самолетов King Air 90.

Blue Devil II должен был стать вторым дирижаблем, разработанным в рамках проекта по созданию таких аппаратов Blue Devil. Дирижабль Blue Devil I, аппарат меньших, чем Blue Devil II, размера и грузоподъемности, уже используется американскими военными в Афганистане. Он осуществляет разведку и наблюдение за местностью, а также применяется в качестве аппарата радиоэлектронной разведки. Информация с него также транслируется по кодированному каналу в режиме реального времени.

НЕ ДОМОВИЛИСЬ...

Переговоры по "Бореям" зашли в тупик

Министерству обороны России не удалось договориться с Объединенной судостроительной корпорацией о снижении стоимости строительства атомных подводных лодок проекта 955 "Борей", пишет газета "Коммерсантъ". Переговоры о стоимости состоялись в Ново-Огарево 25 мая 2012 года на заседании с участием президента России Владимира Путина. Целью заседания было урегулирование ценовых разногласий между Минобороны и ОСК.

В госпрограмме вооружений России на 2011-2020 годы на строительство пяти подлодок проекта "Борей" предусмотрено 124 млрд. рублей. Министерство обороны России ставило своей целью добиться снижения стоимости строительства кораблей на 30 % до 87 млрд. рублей, а ОСК, в свою очередь, настаивала на увеличении стоимости контракта на 5 % до 130 млрд. рублей. Корпорация объясняла увеличение стоимости внеплановыми издержками.

По данным газеты, 2 мая 2012 года министр обороны России Анатолий Сердюков в одностороннем порядке подписал контракт на строительство АПЛ стоимостью 87 млрд. рублей. Этот документ отказался подписывать президент ОСК Роман Троценко. По итогам переговоров, состоявшихся 25 мая, стороны объявили, что довольны новыми условиями сделки, хотя Минобороны и не удалось добиться соблюдения собственных условий сделки. Как ожидается, ОСК получит 124 млрд. рублей на строительство "Бореев", а в 2015 году сможет запросить дополнительное финансирование.

Между тем, подписание контракта на строительство подлодок ожидалось уже 25 мая, однако этого не случилось. По данным "Коммерсанта", стороны обменялись только расчетно-калькуляционными материалами. На их основании будет оформлен контракт, подписание которого ожидается в течение ближайших нескольких дней. Источник газеты, знакомый с процессом переговоров, отметил, что цифры, указанные в материалах, уже изменяться не будут. Официального подтверждения этой информации пока нет.

Споры относительно строительства "Бореев" между Минобороны России и ОСК ведутся уже второй год подряд. В 2011 году они стали причиной позднего заключения контракта на проектирование подлодок проекта 955А – он был подписан только в ноябре.

ЗАЯВИ

Північна Корея проголосила себе ядерною державою

КНДР офіційно проголосила себе ядерною державою. Відповідна поправка була внесена до Конституції країни. Крім того, тепер Основний закон Північної Кореї має назву не "Конституція Кім Ір Сена", а "Конституція Кім Ір Сена – Кім Чен Іра". Таким чином новий північнокорейський лідер Кім Чен Ин віддав данину поваги своєму батькові, який раптово помер наприкінці 2011 року.



Поправка була внесена на сесії Верховних Народних Зборів КНДР ще в квітні цього року, проте відомо про це стало тільки зараз. Аналітики пов'язують цю зміну з бажанням Пхеньяна домогтися міжнародного визнання як ядерної держави. Нагадаємо, останнім часом ситуація на Корейському півострові знову загострилася після того, як Рада Безпеки ООН засудила невдалий запуск ракети далекого радіусу дії, який низка країн розглядали як випробування балістичної ракети. У відповідь КНДР відмовилася від мораторію на ракетні та ядерні випробування, про який раніше домовилася із США в обмін на продовольчу допомогу.

ФОРС-МАЖОР

Airbus прервал испытания транспортника A400M

Европейский авиастроительный концерн Airbus прервал испытания транспортника A400M Grizzly, проводившиеся в Германии, из-за более мягкой, чем ожидалось, почвы, сообщает Flightglobal. Во время испытаний на прерванный взлет на грунтовой взлетно-посадочной полосе в аэропорту Котбус-Дрюиц колеса левого шасси прорвали слой дерна и относительно глубоко ушли в землю.



Испытания транспортника с бортовым номером MSN2 проводились 22 мая 2012 года. В программу входили не только испытания на прерванный взлет, но также и на пробежку, взлет и посадку на грунтовые ВПП. Предварительные исследования взлетно-посадочной полосы показали, что мягкость почвы умеренная и ВПП подходит для испытаний. В результате инцидента самолет не пострадал.

После принятия решения о приостановке испытаний Airbus вернула A400M в Тулузу во Францию. В ближайшее время специалисты концерна проведут анализ полученных в ходе испытания данных, а также проведут дополнительное исследование взлетно-посадочной полосы в Германии. После этого испытания транспортника на грунтовых ВПП возобновятся.

По словам представителя Airbus, даже несмотря на неожиданный исход испытания, A400M показал себя превосходно – "поведение самолета на более трудных поверхностях, в частности на травяных взлетно-посадочных полосах, и работа антиблокировочной тормозной системы были превосходными".

В сентябре 2011 года состоялось испытание A400M на прерванный взлет на асфальто-бетонной ВПП. Оно было произведено на полосе 14R аэропорта Тулузы. Процедура прерванного взлета может потребоваться в нескольких случаях, среди которых – отказ нескольких двигателей, пожар на борту или препятствие на ВПП. Она рассматривается как крайняя мера, которую по возможности следует избегать.

ВИПРОБУВАННЯ

Китайское авиастроительное предприятие Chengdu собрало четыре прототипа перспективного истребителя J-20, программа летных испытаний которого началась в январе 2011 года. Как сообщает Jane's, в настоящее время только два прототипа самолета с бортовыми номерами 2001 и 2002 выполняют полеты, в то время как остальные принимают участие в наземных испытаниях.

Китай собрал четыре прототипа J-20

На одном из летных прототипов установлены два разных двигателя. Предположительно, один из них – российского производства. Речь может идти о силовой установке АЛ-31Ф или АЛ-41Ф. В 2011 году Китай приобрел 150 силовых установок АЛ-31Ф и АЛ-31ФН. Второй двигатель – WS-10A китайского производства. На другом летном прототипе установлены китайские двигатели WS-10A, производством которых занимается компания Liming Aeroengine Manufacturing Corporation.

Программа разработки J-20 продвигается крайне медленно и с трудом. По оценке экспертов, китайским специалистам, в частности, пока не удалось доработать двигатели серии WS, чтобы их можно было использовать на новом истребителе. Эти силовые установки не отличаются высокой надежностью и не могут выдавать большую тягу. Кроме того, Китаю пока не удалось подобрать достаточно прочные материалы, чтобы увеличить межремонтный ресурс WS-10A.

Кроме того, форма носовой части, фонаря кабины пилотов, переднего горизонтального оперения и предкрылок на всех четырех прототипах различается. Вероятнее всего, это означает, что инженеры Chengdu не могут подобрать оптимальное конструкторское решение, которое позволило бы найти золотую середину между аэродинамикой и малозаметностью.

Истребитель J-20 выполнен по аэродинамической схеме "утка" с высокорасположенным треугольным в плане крылом, сопряженным с фюзеляжем. Цельноповоротные кили имеют большой угол развала от продольной оси. Мотогондолы расположены по бокам фюзеляжа под крыльями. Технические характеристики J-20 пока не известны.

Сторінку підготував Сергій Клименко.

ЗАПАСНИЙ ВАРІАНТ



Роскосмос может начать испытывать новый корабль с помощью РН "Зенит"

Роскосмос может начать испытания нового перспективного пилотируемого космического корабля на космодроме Байконур с помощью ракет-носителей "Зенит" или "Протон", если новая ракета-носитель "Ангара" не будет готова, сообщил журналистам статс-секретарь – заместитель руководителя Роскосмоса Виталий Давыдов.

Ранее сообщалось, что испытания ракет-носителей "Ангара" как легкого, так и тяжелого класса, планируется начать на космодроме "Плесецк" в 2013 году.

"Перспективный корабль, который мы делаем, ракета "Союз" поднять не сможет. Мы говорили сразу, как только начали эти работы, что если не будет ракеты "Русь-М" (разработку этой ракеты прекратили – ред.), то мы можем до этого начать испытание корабля даже на Байконуре с использованием существующих ракет "Зенит" и "Протон", – сказал Давыдов.

По его словам, теоретически это возможно сделать, о чем Роскосмос уже неоднократно говорил с представителями РКК "Энергия" (разработчик перспективного пилотируемого корабля).

"Мы так и закладывали, что если у нас не будет специального носителя ("Ангары") к этому моменту (к 2013 году), то мы используем существующие ракеты-носители. В будущем он (корабль) должен летать с космодрома Восточный. В перспективе может быть рассмотрена и "Ангара", – отметил замглавы Роскосмоса.

"Ангара" – перспективный космический ракетный комплекс с семейством ракет-носителей легкого, среднего и тяжелого классов. Новую ракету-носитель, использующую в качестве топлива экологически чистые компоненты – керосин и кислород, – планируется использовать для выводов на орбиту космических аппаратов военного, а также социально-экономического и научного назначения в рамках Федеральной космической программы и совместных международных космических программ, передает РИА "Новости".

СТАРТИ

"Морской старт" – на пути к запуску космического аппарата Intelsat-19

Как сообщила пресс-служба компании Sea Launch AG, стартовая платформа и сборочно-командное судно ракетно-космического комплекса "Морской старт" вышли соответственно 16 мая и 19 мая из Базового порта (США, Калифорния, г. Лонг-Бич) в направлении экватора для подготовки к запуску телекоммуникационного спутника Intelsat-19 компании Intelsat.

Запуск спутника запланирован на 1 июня 2012 года, при 120-минутном окне пуска, сообщается на сайте РКК "Энергия".

СТИКУВАННЯ

МКС поймала "Дракона" на орбите

Компания SpaceX празднует очередное этапное событие в своей недлинной, но уже очень насыщенной биографии: космический корабль Dragon, запущенный 22 мая на орбиту, состыковался с МКС. Молодая, амбициозная команда, возглавляемая Элоном Маском, в прошлом одним из крупных деятелей американской IT-индустрии, доказала, что можно менее чем за 10 лет создать космическую транспортную систему и успешно запустить ее в эксплуатацию.



Двухсерийная стыковка

"Дракон" гонялся за МКС двое суток: его создатели проверяли, насколько созданный ими корабль готов к движению вокруг станции. SpaceX все делает обстоятельно: изначально это вообще должен был быть не один полет, а два. В первом планировалось поманеврировать возле МКС, и лишь во втором – собственно стыковаться.

Однако долгая подготовка полета скомкала этот стройный график, и обе программы решили совместить. Совмещение прошло не без накладок, но в целом можно сказать на ура.

Схема стыковки выглядела так: "Дракон"должен был поэтапно подойди к МКС на дистанцию около 10 метров, после чего его должны были захватить 17-метровым манипулятором Canadarm (он же SRMS – Shuttle Remote Manipulator System), подтащить к станции и собственно состыковать. Наибольшие опасения вызывала именно первая часть процедуры.

Получилось все не с первого раза. По планам захват корабля должен был произойти в 16.07 по Москве, однако работа оборудования, контролирующего взаимное расположение станции и корабля, вызывала нарекания: шли рассогласования параметров. Как выяснилось в процессе разбирательств, вышла путаница с захватом реперных отражателей на корпусе "Дракона".

В итоге захват перенесли на 17.10, а потом на 18.40. В процессе выяснилось, что все нормально, и состыковаться можно было и раньше.

В результате в 17.56 захват удался, и в 20.02 "Дракон" причалил к модулю Harmony.

Рейсовая баржа для МКС

После прекращения эксплуатации "шаттлов" НАСА оказалось в положении обладателя чемодана без ручки. Американский сегмент МКС – вот он, наверху, работает, а возить к нему грузы и людей, в сущности, нечем.

Отказ от "шаттлов", впрочем, был плановым, хотя и случился несколько раньше, чем предполагалось изначально: катастрофа "Колумбии" в 2003 году ускорила процесс вывода "челноков" на пенсию. Именно в рамках этого планового вывода и появилась система Falcon 9/Dragon.

Ничего общего с "шаттлом" – огромным орбитальным самолетом, обладающим аэродинамикой планирующего кирпича, – у детища Элона Маска нет. В принципе, сейчас все дизайны многоразовых орбитальных систем выглядят более-менее одинаково, и "Дракон" не исключение. Никаких ажурных футуристических конструкций, никаких "космопланов": крепкое неказистое "ведро" на 6-8 человек, с мощным экраном теплоизоляции на одном из торцов (вперед которым и ныряют в атмосферу, возвращаясь домой). Увеличенный советский "Союз", только без спускаемого аппарата, – возвращается целиком. Плоско, банально, порой даже некрасиво – зато надежно и функционально.

Для рейсовой орбитальной "маршрутки" – то, что надо. И 520 кг припасов для МКС, размещенных на борту "Дракона", – это только начало.

На данный момент по насовской программе COTS (Commercial Orbital Transportation Services) компания SpaceX обязуется провести к МКС минимум 12 рейсов, перевезя не менее 20 тонн грузов.

Пусть летает сто "Драконов" и "Лебеди"

Все яйца в одну корзину НАСА не кладет. По той же самой программе COTS контракт на 8 полетов к МКС уже получили конкуренты SpaceX – компания Orbital Sciences. У них своя техника: ракета-носитель Antares (бывший Taurus II) и корабль Cygnus ("Лебедь"). Ни то, ни другое еще пока, правда, не летало, но руководство компании клянется до конца 2012 года провести испытания.

Формально НАСА не отказалось и от идеи создать перспективный долгострой Orion – многоразовый космический корабль, который должен был разрабатываться по программе Constellation на замену "шаттлам" вместе с носителем Ares. Но программа не заладилась, а после очередного колебания "генеральной линии партии" и вовсе была подвешена в воздухе.

Не исключено, что "Орионы" когда-нибудь все-таки взлетят. Хотя более вероятно, что их используют как основу для проектирования более крупных и тяжелых кораблей для полетов на Луну, полностью сдав низкоорбитальные полеты к МКС и обратно конкурирующим между собой частным операторам. Если МКС вообще будет существовать хотя бы через 10 лет – то в Штатах, основном инвесторе проекта, массово вызревает скепсис в отношении международной орбитальной коммуналки.

ТЕХНОЛОГІЇ

Британский наноспутник ориентируется с помощью Kinect

Инженеры британской компании Surrey Satellite Technology Ltd (SSTL) построили второй наноспутник серии STRaND. Его отличительной особенностью является встроенная технология Xbox Kinect, которая позволит ему осуществить стыковку с другим наноспутником той же серии.

Главной идеей проекта STRaND является создание космических аппаратов, основанных на присутствующих в широкой продаже гражданских решениях. Так, наноспутник STRaND-1 использует в качестве стандартного бортового компьютера смартфон серии Google Nexus. Авторы проекта отмечают, что применение готовых гражданских решений обходится существенно дешевле, поскольку их производители уже вложили в них миллиарды долларов на этапе разработки, и конечный продукт получается очень доступным.

В STRaND-2 инженеры используют технологию Xbox Kinect и проверят, смогут ли два спутника "увидеть" друг друга в космосе и осуществить стыковку. Согласно задумке, наноспутники должны построить относительную карту расположения друг друга таким же образом, как Kinect считывает движения тела пользователя при игре на Xbox. Определив свое положение, спутники смогут приблизиться друг к другу и произвести стыковку, пишет Infox.ru со ссылкой на The Register.

ВСЕ ДЛЯ НАУКИ

Спутник CryoSat может найти на дне океана 10 тысяч новых вулканов

Данные спутника Европейского космического агентства (ESA) CryoSat-2 позволят ученым составить в четыре раза более точную карту рельефа дна Мирового океана, в частности, открыть до 10 тысяч новых вулканов, говорится в сообщении на сайте ESA.

Согласно исследованиям ученых из американского института океанологии Скриппс в Сан-Диего (Scripps Institution of Oceanography – SIO, San Diego, USA), с помощью лазерного альтиметра, который установлен на спутнике CryoSat-2, можно получить небывало точные данные для создания карты дна Мирового океана, говорится в сообщении.

"Создание карт на основе данных с CryoSat-2 произведет революцию в нашем понимании тектоники дна океана и сможет открыть для нас, например, 10 тысяч новых вулканов", – сказал сотрудник SIO Дэвид Сэндвелл (David Sandwell), чьи слова приведены в сообщении.

Лазерный альтиметр, установленный на спутнике, может измерять гравитационное поле на поверхности вод океана. Крупные объекты океанического дна, например, хребты или вулканы, создают более сильное гравитационное поле, то есть, по данным гравитации можно с большой точностью рассчитать глубины и рельеф океана. Подобные измерения уже проводились с других спутников, например, с европейского GOCE, однако шаг его измерений составлял сотни километров, тогда как точность CryoSat-2 – около 5-10 километров, передает РИА "Новости".

Сторінку підготував Віктор Гедз.

Шестнадцатикратный рекордсмен

Выдающимся успехом советского вертолетостроения стало создание в ОКБ М.Л. Миля тяжелого транспортного вертолета Ми-6, первый полет которого состоялся 5 июня 1957 года. Пилотировал его летчик-испытатель Р.И. Капрэлян.



Разработка Ми-6, начавшаяся в 1953 году, определила на долгие годы лидерство отечественного вертолетостроения в развитии тяжелых вертолетов. По своим ЛТХ он значительно превосходил все зарубежные аналоги. Использованная для вертолета Ми-6 компоновочная схема с двумя ГТД и фюзеляжем с большой грузовой кабиной и задним грузовым люком стала классической. Но главным достижением был несущий винт диаметром 35 м, обеспечивающий взлет вертолета с максимальной взлетной массой 48 т, и главный редуктор, передающий от двух ГТД мощность 8090кВт. Для обеспечения больших скоростей полета на вертолете Ми-6 была использована комбинированная несущая система с крылом, разгружающим несущий винт.

Фюзеляж – цельнометаллический, каркасной конструкции. В носовой части размещаются кабины экипажа – передняя для штурмана, средняя для двух летчиков и задняя для радиста и борттехника. В центральной части фюзеляжа – грузовая кабина размерами 12 х 2.65 х 2.5 м и объемом около 80 куб. м, грузовым люком размерами – 2.65 х 2.7 м с открывающимися в стороны створками и грузовым трапом, рассчитанная на перевозку грузов массой до 12 т, или до 65 пассажиров на откидных сиденьях (в экстремальных ситуациях в кабине перевозилось до 150 пассажиров), или 41 раненый на носилках с двумя санитарами на откидных сиденьях. На правом борту кабины расположены дверь и девять окон, на левом – две двери и семь окон. В полу грузовой кабины имеется грузовой люк, закрывающийся створками.

Хвостовая балка полумонококовой конструкции, отделяемая, крепится к фюзеляжу болтами, заканчивается концевой балкой. На хвостовой балке установлен управляемый стабилизатор, а на концевой – фиксированный руль направления. Шасси трехопорное, неубирающееся, с жидкостно-газовыми амортизаторами и позволяет производить взлет и посадку вертикально и по самолетному типу.

Несущий винт пятилопастный, с шарнирным креплением лопастей и гидравлическими демпферами наклонен вперед на 5°. Лопасти цельнометаллической конструкции, прямоугольной формы в плане. Лопасти имеют стальной лонжерон из цельной холоднокатаной трубы. Лопасти имеют электрическую противообледенительную систему.

Силовая установка состоит из двух турбовальных ГТД-25В Пермского НПО "Авиадвигатель" со свободной турбиной, установленных рядом сверху фюзеляжа в обтекателе, двигатель имеет девятиступенчатый компрессор и двухступенчатую турбину. Длина двигателя 2.74 м, ширина 1.09 м, высота 1.16 м, сухая масса со всеми агрегатами 1344 кг, взлетная мощность двигателя 4045 кВт. Топливная система выполнена по двухпроводной схеме, топливо содержится в 11 мягких баках общей емкостью 3250л, для увеличения дальности полета предусмотрена установка двух подвесных баков по 2250 л и дополнительных баков емкостью 4500 л в грузовой кабине.

Трансмиссия состоит из главного, промежуточного и хвостового редукторов, тормоза несущего винта и привода вентилятора. Главный редуктор Р-7 – четырехступенчатый и обеспечивает также привод вентилятора для охлаждения маслорадиаторов, редуктора и двигателей. Система управления дублированная, с жесткой и тросовой проводкой и гидроусилителями. На вертолете установлен автопилот, обеспечивающий стабилизацию по курсу, крену, тангажу и высоте полета. На вертолете установлены УКВ– и КВ-радиостанции, СПУ, радиовысотомер и радиокомпас. На некоторых военных вертолетах в носовой части устанавливается пулемет А 12.7 калибром 12.7 мм на ограниченно подвижной установке НУВ-1В с коллиматорным прицелом К-10Т.

Первый из пяти опытных вертолетов совершил первый полет 5 июня 1957 года. Менее чем через пять месяцев, 30 октября 1957 года, в очередном испытательном полете Р. Капрэлян установил два первых абсолютных рекорда грузоподъемности: груз массой 12000 кг был поднят на высоту 2432 м. По классификации FAI регистрировался рекорд подъема максимального груза 12 000 кг на высоту 2000 м и рекорд высоты полета 2432 м с грузом массой более 10 т. Вторым пилотом в этом полете был молодой летчик-испытатель Герман Алферов, а бортинженером – Федор Новиков. Полет продолжался 24 мин, и, по словам Р. Капрэляна, "машина вела себя в воздухе безупречно, максимальной высоты мы достигли уже на одиннадцатой минуте полета". Спортивные комиссары, проверив опломбированные 385 мешков с балластом и сняв для проверки барографы, фиксировавшие высоту полета, передали все необходимые для регистрации рекордов материалы в FAI.

Рекордный полет вертолета Ми-6 произвел сенсацию, в особенности за рубежом. Нашим соперникам за океаном трудно было представить, что всего через пять лет после создания Ми-4 и Як-24 в СССР появится вертолет, вдвое превосходящий по грузоподъемности американский S-56. В процессе совместных испытаний ВВС и Государственного комитета по авиационной технике, проводившихся в 1959-1963 годах, было установлено 16 международных рекордов, среди которых абсолютные: подъема груза 5000 кг на высоту 5584 м и максимального груза 20117 кг на высоту более 2000м; скорости 300.377 км/ч по замкнутому маршруту 1000 км с грузом 5000 кг; скорости 315.657 км/ч по замкнутому маршруту 500км; скорости 320 км/ч на базе 15-25 км и, наконец, скорости 340.15 км/ч по замкнутому маршруту 100 км, установленный 26 августа 1964 года и остающийся непревзойденным до настоящего времени. Эти рекорды сделали вертолет Ми-6 не только самым грузоподъемным, но и самым скоростным вертолетом в мире. В 1961 году за абсолютный рекорд скорости 320 км/ч, установленный на вертолете Ми-6, американским вертолетным обществом конструкторскому бюро М. Миля был присужден Международный приз имени И. Сикорского "как признание выдающегося достижения в развитии вертолетостроительного искусства".

Тяжелые транспортные вертолеты разрабатывались в эти годы и за рубежом: на фирме "Пясецкий" по двухвинтовой продольной схеме, на фирме "Хьюз" – по одновинтовой. Однако до практической эксплуатации построенные вертолеты не были доведены. Фирма "Сикорский", отдававшая предпочтение вертолетам одновинтовой схемы и исследовавшая ряд интересных проектов тяжелых вертолетов, не решилась на разработку вертолета, подобного Ми-6.

В конце 1959 г. началось серийное производство вертолетов Ми-6 на Ростовском вертолетном заводе, продолжавшееся по 1981 г., а также на заводе им. Хруничева в Москве. Всего было построено 860 вертолетов в военных и гражданских вариантах, поставленных советским вооруженным силам и гражданской авиации, а также за рубеж: во Вьетнам, Египет, Индию, Индонезию, Ирак, Китай, Перу, Польшу, Сирию и Эфиопию. Разработан вариант Ми-22 – воздушный пункт наблюдения с большой антенной на хвостовой балке.

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

4 – 10 червня

4 червня 1972 р. *відбувся перший політ палубного винищувача F-4N "Фантом" фірми Дуглас, США.*



4 червня 1976 р. *народився перший проректор Національного авіаційного університету М.Г.Луцький.*

5 червня 1910 р. *здійснено перший в Росії й Україні політ літака вітчизняної конструкції "Кудашев-1", О.С.Кудашев.*

5 червня 1916 р. *народився заслужений військовий льотчик, Герой Радянського Союзу Ф.Ф.Прокопенко.*





5 червня 1945 року *народився начальник Чернігівського ліцею з посиленою військово-фізичною підготовкою полковник І.А. Остренко.*

5 червня 1946 р. *народився військовий льотчик, перший заступник Головнокомандувача ВПС ЗС України (1999-2004) Л.П.Фурса.*





5 червня 1957 р. *здійснив перший політ дослідний зразок важкого транспортного вертольота Мі-6 із двигунами ТГДД-25В, екіпаж Р.І.Капреляна.*

5 червня 1964 р. *створено ВАТ "Український науково-дослідний інститут авіаційних технологій".*

5 червня 1993 р. *ВАТ "Мотор Січ" отримало сертифікат аерокосмічного відділення французької фірми "БЮРО ВЕРІТАС" про відповідність системи якості підприємства вимогам міжнародного стандарту.*

5 червня 1996 р. *створено Інститут космічних досліджень НАНУ-НКАУ.*



5 червня 2001 р. *в Омську відновив польоти Ан-70, відремонтований після вимушеної посадки 27 січня 2001 р.*

6 червня 1889 р. *народився авіаконструктор І.І.Сікорський (25.05 за ст.ст.).*



6 червня 1911 р. *здійснено перший пошук підводного човна з літака, лейтенант В.В.Дибовський, поручик Гельгар на літаку "Блеріо".*

6 червня 1948 р. *народився військовий льотчик, заступник командувача 14-го АвК (1997-2001) Л.І.Алєксандров.*



6 червня 1957 р. *народився засновник науково-технічного журналу "Авіація загального призначення" ("АОН", м. Харків) А.С.Арасланов.*

6 червня 1971 р. *здійснено запуск КК "Союз-11", Г.Т.Добровольський, В.М.Волков, В.І.Пацаєв. Перший екіпаж ОС "Салют". Під час повернення на Землю сталася розгерметизація СА, космонавти загинули.*

ДЕНЬ КАЛЕНДАРЯ

4 – 10 червня



7 червня 1917 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР А.А.Манучаров.*

7 червня 1937 р. *народився військово-морський льотчик А.Є. Данський.*



7 червня 1934 р. *народився провідний інженер АНТК ім. Антонова з льотних випробувань літаків О.В.Ларіонов. Загинув в авіакатастрофі на літаку Ан-32П під час гасіння пожеж в Іспанії.*



7 червня 1947 р. *відбувся перший політ жінки, льотчика-випробувача О.М. Ямщикової на реактивному літаку Як-15.*

7 червня 1967 р. *отримано перше кольорове зображення Землі з космосу ("Молнія-1").*

7 червня 2005 р. *створено концерн "Авіавоєнремонт".*

7 червня 2011 р. *здійснено запуск КК "Союз ТМА-02М" з екіпажем С.А. Волков, М.Е. Фоссум (США), С. Фурукава (Японія) (ЕО МКС-28/29).*



8 червня 1920 р. *народився кращий ас ВВв, тричі Герой Радянського Союзу, маршал авіації І.М.Кожедуб.*



8 червня 1927 р. *народився заслужений льотчик-випробувач СРСР Л.В.Фоменко.*

8 червня 1956 р. *народився командувач Сил підтримки ЗС України С.С.Трегубенко.*

9 червня 1917 р. *на заводі А.А.Анатри в Одесі побудовано навчальний літак "Анаде" ("Анатра-Д") з подвійним керуванням.*

9 червня 1947 р. *створено завод "Газапарат" №2 (зараз – ДП ВО "Київприлад").*

9 червня 1961 р. *при перехопленні протиракетою В-1000 балістичної ракети Р-12 було знищено її штатну (термоядерну) боєголовку.*



9 червня 1967 р. *народився начальник Тилу ЗС України Є.П.Гороховський.*

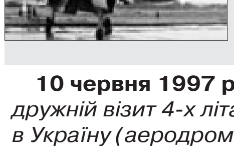
9 червня 1967 р. *народився льотчик-випробувач АНТК ім. О.К.Антонова Д.В.Тюрін.*



10 червня 1945 р. *народився заступник командувача ВПС ЗС України з ІАС – головний інженер (1994-1996) В.О.Волошановський.*

10 червня 1947 р. *народився штурман-випробувач М.І. Носик.*

10 червня 1967 р. *відбувся перший політ винищувача "23-11" ("МіГ-23") зі змінюваною стрілоподібністю крила, О.В. Федотов.*



10 червня 1987 р. *здійснено світовий рекорд висоти горизонтального польоту на літаку П-42, М.Ф.Садовніков.*

10 червня 1997 р. *відбувся перший дружній візит 4-х літаків F-15Е ВПС США в Україну (аеродром м. Миргород).*

Первый турбореактивный МиГ – "летающая батарея"

(послевоенный авиационный марафон)



Продовження. Початок в №18-19.

"Вы построили, вот вы и летайте"

По плану перевооружения ВВС первыми реактивные истребители МиГ-9 получали строевые части 303-й истребительной авиационной дивизии (иад) 14-го истребительного авиационного корпуса (ИАК) 1-й воздушной армии (ВА), 309-й иад 5-го ИАК 7-й ВА и 3-й гв. иад 1-го гв. ИАК 16-й ВА. В дальнейшем МиГ-9 получили полки 15-й гв. иад 10 ИАК 14-й ВА и 5-й гв. иад 11-го ИАК 15-й ВА.

Всего в 1947 году из цехов завода № 1 вышло 290 истребителей "МиГ-9", в том числе два планера самолета. А строевые части ВВС к концу 1947 года получили 273 реактивных машины. В общем за годы серийной постройки было выпущено: 10 самолетов в 1946 году, 292 – в 1947-м и 302 машины в 1948 году.

Но освоение самолетов личным составом строевых частей по непонятным причинам затягивалось.

Начали разбираться. Оказалось, что проблемы, связанные с эксплуатацией реактивного истребителя "МиГ-9", надо рассматривать не только с точки зрения технических и летных недостатков и дефектов, которые он имел, но и с психологической стороны. Многие летчики поначалу просто боялись летать на непривычных их глазу самолетах. А технический состав, в свою очередь, относился к новым машинам по старинке, не обращая внимания на специфические особенности при обслуживании реактивных истребителей. С одной стороны не хватало опыта, а с другой – все упиралось и в сроки, отведенные не только для постройки, но и для освоения совершенно новой и специфической техники. Слабые практические навыки летного и технического состава зачастую приводили к авариям, совершенно не связанным с недостатками самолетов. Это подтвердили командировки специалистов завода № 1 в войсковые части ВВС, которые эксплуатировали истребители "МиГ-9".

Так, в январе 1948 года в штаб 14-й Воздушной армии в г.Львове прибыл по рекламации заместитель начальника эксплутационно-ремонтного отдела завода № 1 Абрамзон. Он сразу же столкнулся с резко отрицательным отношением ряда должностных лиц к самолету: "... Вы построили, вот вы и летайте". Однако, когда представитель завода поинтересовался, на основании какого опыта и какого количества часов налета на заявленных на рекламацию машинах выдвинуты упреки и обвинения заводу, то оказалось, что к этому времени был выполнен только один полет, а уж об опыте эксплуатации не было и речи... После проверки матчасти на аэродроме Городок, где базировался 3-й гвардейский авиационный полк, оказалось, что большинство машин со дня прибытия, т. е. с ноября 1947 года, не эксплуатировались и стояли под открытым небом при почти непрерывных дождях. По этой причине реактивные двигатели покрылись ржавчиной, а на деталях, сделанных из магниевых сплавов (электрона), появилась коррозия. Только после разговора с прибывшим в часть главным инженером 14-й ВА полковником Степановым положение в 3-м гв.иап начало меняться в лучшую сторону.

Вместе с бригадой завода № 1 и двумя представителями завода № 16 на самолетах были опробованы двигатели, шасси, устранена ржавчина и другие мелкие дефекты, а техсостав научился выполнять гонку РД-20 самостоятельно. В первые два летных дня было облетано 7 самолетов и выпущены в самостоятельный полет все командиры эскадрилий.

Отношение к машине начало меняться. К 14 февраля 1948 года все самолеты, за исключением двух, были готовы к полетам... Недоверие к "МиГ-9" начало уходить в прошлое.

Тем не менее опыт эксплуатации реактивного истребителя "МиГ-9" с двумя двигателями "РД-20" и опыт переучивания на нем летного состава строевых частей ВВС показал, что машина все же является достаточно сложной в технике пилотирования, требующей индивидуального отбора летчиков для подготовки.

К основным недостаткам строевые летчики отнесли: неотработанное вооружение, плохую управляемость машины на рулении, недостаточную эффективность тормозов и закрылков, большие нагрузки на рули на виражах.

Выпуск "МиГ-9" в Куйбышеве на заводе № 1 осуществлялся большими сериями, но качество самолета оставляло желать лучшего. В правительство, министерство авиационной промышленности, ОКБ-155 посыпались всевозможные жалобы и требования. Сообщилось о необходимости повышения запаса прочности планера, о срыве в воздухе щитков шасси, о повреждении планера звеньями патронной ленты при стрельбе из пушек, частом выходе из строя стартеров двигателей.

Вокруг "МиГ-9" разгорался скандал. Главком ВВС маршал авиации Вершинин представил в правительство докладную записку, в которой отмечалась низкая боеготовность частей на вооружении которых находились истребители МиГ-9. Сообщались номера воинских частей, в которых не было ни единого самолета в летном состоянии.

На докладную Вершинина быстро отреагировал министр государственного контроля Мехлис. Был подготовлен доклад "О поставке министерством авиационной промышленности недоброкачественных самолетов".

Возникла, образно говоря, парадоксальная ситуация. ОКБ А. Микояна, разработавшее самый мощный отечественный реактивный истребитель "МиГ-9" и вложившее в него самые прогрессивные технические решения, стало обвиняться в создании недоброкачественных самолетов самим заказчиком, принявшим этот самолет на вооружение ВВС.

В ответ МАП подготовило свой доклад – протест, направленный Молотову и Булганину, в котором был дан анализ основных вех запуска в производство истребителя. В докладе, в частности, говорилось: "МиГ-9 был запущен в серийное производство в сентябре 1946 года по образцу опытного самолета, переданного на государственные испытания. Выпуск первых серий "МиГ-9" производился в особых условиях, экстренно, для обеспечения воздушных парадов 7 ноября 1946 года и 1 мая 1947 года. К концу 1946 года промышленность выпустила лишь десять боеготовых "МиГ-9". Для скорейшего освоения в серийном производстве запуск был произведен до окончания государственных испытаний. Предполагалось, что доводка самолета и двигателя будут осуществляться в процессе производства, на основании опыта эксплуатации..."

По существу конструктивных недоработок и производственных дефектов, указанных в письме Мехлиса, Деменьтьев докладывал, что эти недостатки относятся в большей части к самолетам первых серий, выпущенных в экстренном порядке. Причем недостатки были выявлены в процессе эксплуатации и устранялись, как только завод получал об этом информацию. Таким образом, Министерство госконтроля, обобщив недостатки первых серий, совершенно оставило без внимания мероприятия, проводимые МАП по устранению дефектов на последующих сериях самолетов и двигателей. В свою очередь, высокие скорости истребителя МиГ-9 потребовали разрешения ряда сложных вопросов как в его конструкции, так и в производстве. Причем эти специфические особенности не могли быть вскрыты при эксплуатации единичных экземпляров.

В заключение отмечалось, что самолет "МиГ-9", безусловно, не лишен ряда серьезных недостатков. Однако они не были известны в период создания опытных образцов или запуска машины в серию ни МАП, ни ВВС. Более того, эти недостатки были вскрыты только во время эксплуатации большого количества самолетов. Также в МАП считали, что для составления полной характеристики реактивных самолетов и квалифицированного определения тактико-технических и эксплуатационных требований к ним необходимо было форсировать эксплуатацию самолетов "МиГ-9", увеличивать налет, накапливая тем самым столь необходимый всем опыт для последующего улучшения конструкции.

В течение 1947 года на заводе № 1 продолжали совершенствование "МиГ-9" в части улучшения путевой устойчивости, доработки топливной системы, отработки управляемости самолета на рулежке, уменьшения нагрузки на ручку управления и др. Завод испытывал проблемы со своевременным обеспечением производства готовыми агрегатами: двигателями РД-20, маслорадиаторами, пушками Н-37 и НС-23К и ряд других. Отсутствие у поставщика пушек Н-37 и НС-23К привело к тому, что заводу пришлось сдавать ВВС машины без пушек. И только после получения последних в строевые части отправлялись заводские бригады для их установки на самолеты. Только с июля 1947 года все МиГ-9 стали выпускаться с пушками НС-23К, а с сентября – и с пушками Н-37.

Далі буде.

Ігор Чичкань.
Людмила Кошелєва.
Матеріал до друку підготував Володимир Алєксєєв.

ВІДПУСТКА

Їхати відпочивати в Крим можна зі спокійною душею



Як повідомляє прес-служба Ради міністрів Криму з посиланням на головного державного санітарного лікаря автономії Наталію Пеньковську, проби води в морі, взяті біля берегів Автономної Республіки, відповідають санітарним нормам. Зокрема, станом на 24 травня перевірено 268 проб морської води.

Крім того, Санітарно-епідеміологічною службою Криму активно проводиться робота щодо підписання паспортів на відкриття та функціонування пляжів. У лідерах – Феодосія, Євпаторія, Ялта, Алупка, Алушта, Судак, Чорноморський район.

Також в прес-службі повідомили, що для забезпечення безпечного відпочинку кримчан та туристів і оперативного реагування на надзвичайні ситуації на водних об`єктах у регіонах Криму працюють водолазно-рятувальні станції.

До Туреччини і Єгипту не варто возити дітей, які часто хворіють

Лікарі радять вибирати місце відпочинку для дітей, як радить GolosUA, не за рівнем престижності, а за станом здоров'я дитини. Про це розповіла завідувач кафедри клінічної, лабораторної імунології та алергології Національної медичної академії післядипломної освіти імені П.Л. Шупика Лариса Кузнєцова на прес-конференції в Києві.

Імунолог зазначила, що хоча популярність таких країн, як Туреччина і Єгипет в Україні досить висока, перш за все, необхідно оцінити місце, де дитині буде комфортніше проводити свій відпочинок, в силу свого віку, стану здоров'я, психологічного комфорту і т.д.

Для закордонних поїздок на відпочинок з дітьми, як зазначила експерт, найбільш підходящими країнами є довколишні країни, наприклад Хорватія і Болгарія, клімат яких підходить більшості жителів нашої держави. Також вона зазначила, що не варто нехтувати і відпочинком всередині країни.

"Відпочити в Україні можна не тільки в традиційних курортних містах Криму і селищах Закарпаття, дітям із захворюваннями дихальних шляхів, наприклад, дуже корисний буде відпочинок у місцевостях з сухим повітрям, наприклад в Бердянську, а дітям з проблемами шлунково-кишкового тракту благодатним буде лікувальний відпочинок в Трускавці", – зазначила імунолог.

ЗДОРОВИЙ СПОСІБ ЖИТТЯ

Лікарі Данії створили пігулки від алкоголізму

Лікарі Данії створили пігулки, що допоможуть людям, які страждають на алкоголізм, контролювати кількість випитого чи взагалі припинити вживання спиртного, повідомляє Агентство медичних новин із посиланням на іноземні ЗМІ.

Учасники медичного конгресу Чехії з величезним інтересом вислухали доповідь представника компанії Lundbeck, штаб-квартира якої знаходиться в столиці Данії Копенгагені.

Компанія Lundbeck спеціалізується на виробництві та розробці препаратів для лікування захворювань центральної нервової системи, а також лікарських засобів, що застосовуються в психіатричній практиці.

Представник компанії повідомив про завершення чергового етапу клінічних випробувань нового препарату налмефен, який нібито здатний змусити людину вживати помірну кількість алкоголю. Зокрема, у доповіді він повідомив про те, що препарат налмефен, що є селективним антагоністом опіоїдних рецепторів, блокує механізм отримання насолоди від алкоголю і призводить до того, що алкоголік, навіть випивши декілька порцій спиртного, припиняє подальше вживання, адже практично не відчуває жаданої ейфорії.

Згідно з повідомленням Lundbeck, прийом препарату не тільки призводить до різкого зменшення доз випитого, а й скорочує тривалість запоїв.

Зазначимо, що ефективність налмефена перевірялася на 604 хворих на алкоголізм в 4-х європейських країнах.

ВЧЕНІ СТВЕРДЖУЮТЬ

Даремні скарги на тополиний пух

Настав час, який робить життя алергіків нестерпним. Кашель, нежить, першіння у горлі, слабкість, підвищення температури тіла, сльозотечі, свербіж очей...

На сьогодні від полінозу (алергії, спричиненої пилком рослин), як повідомляє Високий замок, потерпає від 35 до 45% населення земної кулі. Кожні 10 років кількість хворих збільшується. За прогнозами вчених, до 2015 року на алергічний риніт (у т. ч. поліноз) страждатиме кожен четвертий житель планети.

Пилок рослин, окрім того, що викликає алергічну реакцію, переносить на собі різні агресивні хімічні речовини, а це ускладнює перебіг захворювання та змінює його клініку. Крім того, пилок деяких рослин (в основному амброзії) має властивість мутувати. Це пояснює, чому з кожним роком поліноз (особливо на бур'яни) приймає більш важкі та затяжні форми, які не реагують на традиційну терапію.

Спровокувати алергію можуть понад 500 видів рослин. Найагресивнішими алергенами серед дерев вважаються ліщина, береза та вільха; серед злаків – грязтиця збірна, стоколос, тонконіг, жито посівне, тимофіївка і китник; серед бур'янів – амброзія (лідер з алергенності), циклохена, пирій, лобода, полин і кульбаба.

Проте найбільше звинувачень лунає на адресу тополь. Дерева розкидають пух – алерген потужніший за шоколад, цитрусові і котячу шерсть. Вітер розносить його, шматки "вати" чіпляються за одяг, вії та волосся... Однак лікарі запевняють: алергію провокує не тополиний пух, а трави, які у цей період перебувають у фазі активного цвітіння. Саме вони розкидають небезпечний пилок і спори, а пух їх "підбирає" і розносить. Крім того, на ньому осідає до 70% вуличного пилу та бруду! Фахівці кажуть, що скаржитися на тополиний пух люди почали тільки у 70-х, коли повітря у містах стало по-справжньому брудним.

"Береза, вільха, амброзія, полин, пирій, кульбаба, лобода – ці рослини є більшими алергенами, ніж тополя. Хоча тополиний пух (облігатний алерген) провокує симптоматику полінозу у всіх людей без винятку, – каже обласний алерголог Управління охорони здоров'я Вінницької області, лікар-алерголог Вінницької обласної лікарні ім. М.І. Пирогова Марія Гуріна. – Можна, звісно, повирубувати усі тополі, але проблеми це не вирішить. Якщо у вас з'явилися характерні ознаки полінозу, проконсультуйтеся з алергологом. Прийміть антигістамінний препарат – це допоможе зменшити прояви алергії, але не зводьте лікування до усунення симптомів. Якщо не пройти курсу специфічної алерговакцинації, не дотримуватися дієти, не уникати контакту з алергеном, спектр алергенів розшириться. Нежить і кашель замінять напади ядухи, а через якийсь час у вас діагностують бронхіальну астму. Проходити курс імунотерапії треба восени (якраз тоді людину нічого не турбує, і вона часто "забуває", що їй треба навідатись до лікаря). Розраховуйте, що лікування триватиме від 3 до 5 років – тільки так вдасться знизити чутливість до алергена".



П'ЯТКОВА ШПОРА

Біль при ходьбі – симптом серйозної хвороби

Вже закінчується весна, скоро – літо, і всі ми відчутно більше почали рухатися. І раптом стали помічати, що, спираючись на стопу, відчуваєте дискомфорт. Потім з`являється ниючий біль, потім – колючий, відчувається печіння. А коли людина вже не ходить впевнено, а начебто навшпиньки або кульгаючи, її життя стає нестерпним. Тут вже без лікаря ніяк! Адже ця хвороба ніколи відразу не проявляється.

Вище зазначені симптоми, як повідомляє УНІАН-Здоров'я, характерні для п`яткової шпори. Це розростання кісткової тканини у вигляді шпильки по підошовній поверхні стопи. Коли людина крокує або біжить, при опорі на стопу виникає сильний біль. Буває також п`яткова шпора, що виникає на задній поверхні п`яти.

Іноді людина, навіть маючи підошовну п`яткову шпору, не здогадується про неї, оскільки хвороба перебігає безсимптомно. Виявляють патологію випадково, під час рентгену. Хоча буває й так: пацієнт скаржиться на сильні болі, а на знімку п`яткова шпора просто відсутня. В такому випадку ставлять діагноз "підошовний фасциїт".

Причин у цієї патології безліч. Крім плоскостопості, перенапруження м`язів стопи, відбувається ще й перерозтягнення підошовних зв`язок, що є пусковим механізмом у розвитку хвороби. Виникає також п`яткова шпора і на тлі порушень обміну речовин, наприклад при подагрі, поліартриті, деяких інфекційних захворюваннях.

Лікують у більшості випадків шпору консервативно. Адже біль виникає, коли людина наступає на п`яту, а в спокої стопа, як правило, не болить, тому основа терапії – розвантаження п`яткової ділянки ноги. Перше, що потрібно, – використовувати ортопедичні устілки. Друге – місцево застосовувати різні фізіотерапевтичні процедури, що зменшують запальний процес і поліпшують кровообіг у ділянці п`яти. Зазвичай, призначається імпульсна магніто- і лазеротерапія, ультразвук з гідрокартизоном, а також електрофорез з лідазою або йодистим калієм. В останні роки з`явився новий метод – ударно-хвильова терапія, яка показала хороші результати в лікуванні подібної патології. Але якщо всі ці заходи не допомагають, то роблять блокаду – укол з новокаїном і гормоном.

Можна зробити компрес: нанести мазь на підошву і бічні поверхні, потім для посилення ефективності проникнення ліків скласти вдвічі або втричі бинт, змочений в розчині димексиду і води (1:4), зверху покласти целофан, а зовні укутати теплою хусткою або шарфом.

Вилікувати п`яткову шпору можливо, хоча все залежить від того, коли людина звернулася по допомогу – при перших ознаках хвороби або через місяці, а то й роки.

Аби не допустити виникнення хвороби, необхідно, насамперед, носити зручне взуття. При плоскостопості в обов`язковому порядку використовувати профілактичні устілки. Виконувати комплекс вправ, спрямованих на зміцнення м`язів стопи і гомілки, по 15-20 хвилин в день ходити по масажному килимку.

Щоб дізнатися, чому виникають болі в стопі при ходьбі або бігу, потрібно зробити рентгенограму п`яткової кістки в бічній проекції. З`ясувати це допомагає і комп`ютерна томографія.

Сторінку підготувала Оксана Уретій.

Карта турніру



Група А

Команди	1	2	3	4	М'ячі	Очки	Місце
Польща							
Греція							
Росія							
Чехія							

Польща - Греція	8 червня,	Варшава
Росія - Чехія	8 червня,	Вроцлав
Польща - Росія	12 червня,	Варшава
Греція - Чехія	12 червня,	Вроцлав
Греція - Росія	16 червня,	Варшава
Чехія - Польща	16 червня,	Вроцлав

Група B

Команди	1	2	3	4	М'ячі	Очки	Місце
Голландія							
Данія							
Німеччина							
Португалія							

Голландія - Данія	9 червня,	Харків
Німеччина - Португалія	9 червня,	Львів
Голландія - Німеччина	13 червня,	Харків
Данія - Португалія	13 червня,	Львів
Португалія - Голландія	17 червня,	Харків
Данія - Німеччина	17 червня,	Львів

Група С

Команди	1	2	3	4	М'ячі	Очки	Місце
Іспанія							
Італія							
Ірландія							
Хорватія							

Іспанія - Італія	10 червня,	Гданськ
Ірландія - Хорватія	10 червня,	Познань
Іспанія - Ірландія	14 червня,	Гданськ
Італія - Хорватія	14 червня,	Познань
Хорватія - Іспанія	18 червня,	Гданськ
Італія - Ірландія	18 червня,	Познань

Група D

Команди	1	2	3	4	М'ячі	Очки	Місце
УКРАЇНА							
Швеція							
Франція							
Англія							

УКРАЇНА - Швеція	11 червня,	Київ
Франція - Англія	11 червня,	Донецьк
Швеція - Англія	15 червня,	Київ
УКРАЇНА - Франція	15 червня,	Донецьк
Швеція - Франція	19 червня,	Київ
Англія - УКРАЇНА	19 червня,	Донецьк

Вболіваймо за наших РАЗОМ!



Фінальний матч чемпіонату Європи з футболу EURO-2012 відбудеться у неділю,1-го липня 2012 року, на НСК "Олімпійський" у столиці України м.Київ

Блохін оприлюднив склад збірної України на "Євро-2012"

29 травня головний тренер національної збірної України Олег Блохін оприлюднив список із 23-х гравців, які склали остаточну заявку на "Євро-2012".

Нагадаємо, що в п'ятницю австрійський збір у складі синьо-жовтих розпочали 26 виконавців, троє із яких мали вирушити додому після понеділкової товариської гри з естонцями. У підсумку тренерський штаб зробив нелегкий вибір, і з Мюнхена прилетіли до Києва воротар Олександр Бандура, захисник Віталій Мандзюк і хавбек Тарас Степаненко. Тим часом офіційний заявочний список збірної (із постійними номерами) був надісланий в УЄФА.

Склад збірної України

Воротарі: 23.Олександр Горяїнов ("Металіст" Харків), 1.Максим Коваль ("Динамо" Київ), 12.Андрій П'ятов ("Шахтар" Донецьк). Захисники: 21.Богдан Бутко ("Іллічівець", Маріуполь), 5.Олександр Кучер, 20.Ярослав Ракицький, 13.В'ячеслав Шевчук (усі – "Шахтар"), 17.Тарас Михалик, 3.Євген Хачеріді (обидва – "Динамо"), 2.Євген Селін ("Ворскла" Полтава). Півзахисники: 8.Олександр Алієв, 6.Денис Гармаш, 9.Олег Гусєв, 11.Андрій Ярмоленко (усі – "Динамо"), 19.Євген Коноплянка, 14.Руслан Ротань (обидва – "Дніпро"), 18.Сергій Назаренко ("Таврія", Сімферополь), 4.Анатолій Тимощук ("Баварія" Мюнхен, Німеччина). Нападники: 10.Андрій Воронін ("Динамо" Москва, Росія), 22.Марко Девич, 16.Євген Селезньов (обидва – "Шахтар"), 15.Артем Мілевський, 7.Андрій Шевченко (обидва – "Динамо").

Армійські спортсмени перемогли на II етапі КС з академічного веслування



У Швейцарії добіг кінця 2-й етап Кубка світу з академічного веслування "Олімпійська Регата". Під час змагань у складі національної збірної відзначилася жіноча парна "четвірка", яка представлена військовослужбовцями Збройних Сил України.

Представниці команди майстрів з водно-веслувальних видів спорту Центрального спортивного клубу ЗС України молодший сержант Анастасія Коженкова, старший солдат Катерина Тарасенко та працівник ЗС України Наталя Довгодько, а також молодший лейтенант Яна Дементьєва з 95-ї групи спортсменів Управління спорту Міністерства оборони України вибороли золоті медалі, на 7 секунд випередивши своїх найближчих переслідувачів – німкень.

Командування Управління спорту Міністерства оборони України та Центрального спортивного клубу Збройних Сил України привітало армійських спортсменок з чудовим виступом на міжнародній арені та побажало їм перемоги на Олімпійських іграх у Лондоні.

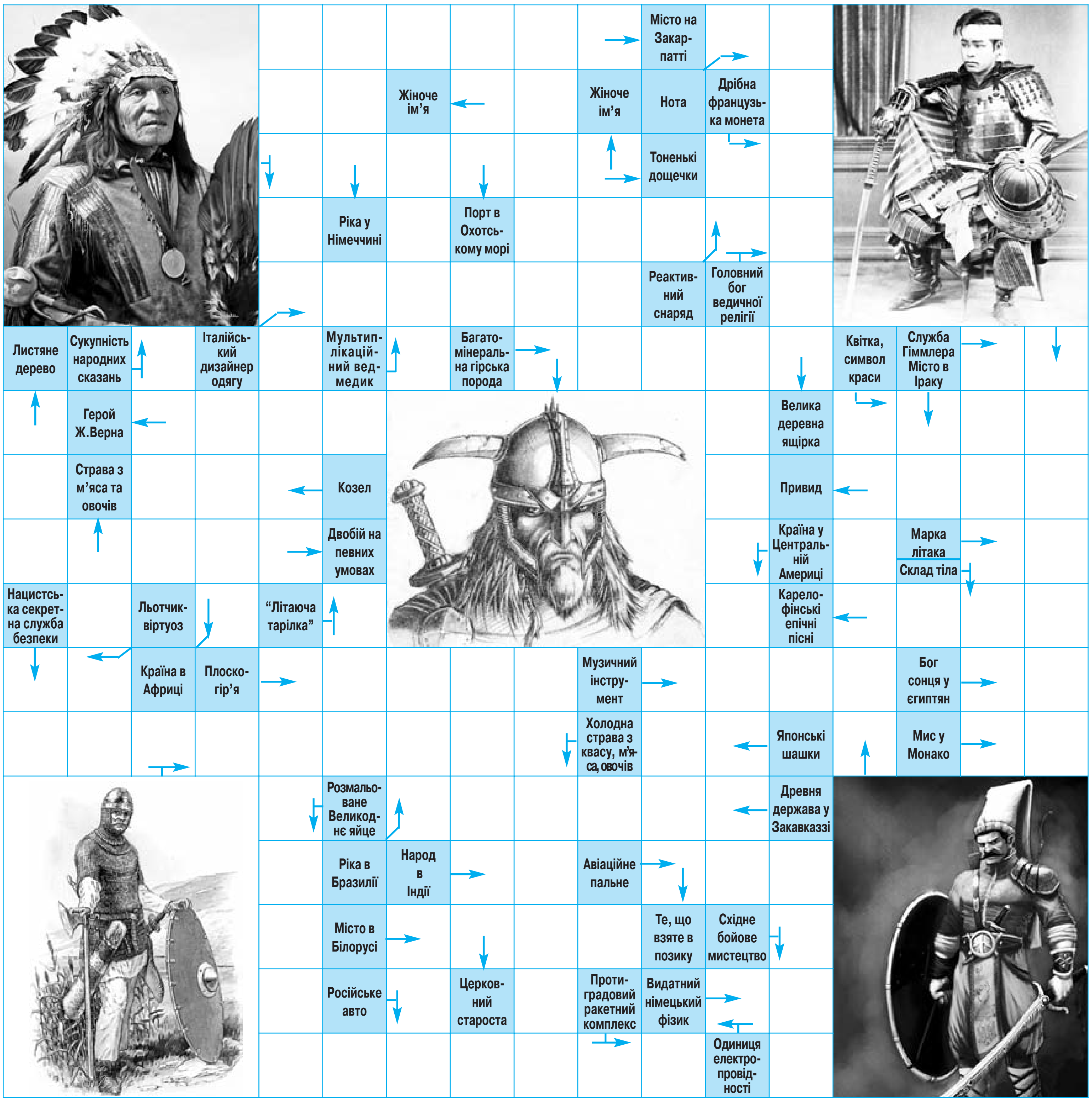
Сторінку підготував Олександр Олехнович.

ЗАСНОВНИК:
МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ
Свідоцтво про державну реєстрацію видання: КВ 17301-6071ПР від 17.12.2010 р.
Передплатний індекс 22242.
Газета видається з 27.08.1999 р.
ВІДДРУКОВАНО У
ТОВ "Прес Корпорейшн Лімітед".
м.Вінниця, вул. Чехова, 12 А,
тел. (0432) 55-63-97

Рукописи не рецензуються і не повертаються. Редакція може публікувати матеріали в порядку обговорення, не поділяючи точки зору авторів. Автор несе персональну відповідальність за достовірність фактів. Листування з авторами ведеться лише на сторінках газети. При передруку посилання на "Крила України" обов'язкове.

КОНТАКТИ:
21007 м. Вінниця,
вул. Червоноармійська, 105
тел: 067-587-02-96,
0432-59-62-26,
факс: 0432-59-60-48
Електронна адреса:
krula_ukr@ps.mil.gov.ua
krula_ukr@ukr.net

Дизайн та верстка:
С. Клименко, Н. Ярмілко.
Літературний редактор: О. Уретій.
Черговий по номеру: О. Олехнович.
Перший редактор
Сергій Свенцицький.
Тир. 3400 (на місяць) Зам. № 122230.
ГОЛОВНИЙ РЕДАКТОР
М. ПОПЛАВСЬКИЙ



ЦІКАВО

У Євробаченні перемогла Швеція

Минулої суботи перемогою шведської співачки Лорен, яка набрала 360 балів, завершився Пісенний конкурс Євробачення 2012 року. Лорен отримала абсолютну більшість перших місць від учасників європейського голосування, з величезним відривом випередивши російський ансамбль з Удмуртії. Варто відзначити, що шведська співачка вважалася головним фаворитом конкурсу. На 2-му місці опинилися "Бурановські бабусі" з Російської Федерації, на 3-му – учасник із Сербії Желько Йоксимович.

Українська співачка Гайтана із 65 балами посіла 15-те місце. Перше місце Гайтані не поставила жодна країна. Друге місце Україна отримала лише від Білорусі. Україна не сповна оцінила шведську співачку, наші глядачі віддали 8 балів Молдові, 10 балів – Росії та 12 балів – Азербайджану.

Нагадаємо, що даний конкурс проводиться із 1956 року серед країн-членів Європейської мовної спілки. Починаючи з 2008 року, конкурс складається з двох півфіналів та фіналу. Півфінали відбуваються в вівторок та четвер відповідно. Фінал відбувається в суботу о 22:00 за київським часом. Фінал складається з 25 або 26 країн (залежить від того, яка країна перемогла минулого року). Шість країн потрапляють до фіналу автоматично, це "Велика П'ятірка" (Франція, Велика Британія, Німеччина, Іспанія та Італія) та країна-переможниця минулого року. Всі інші 20 країн потрапляють до фіналу з півфіналів (десять – з першого півфіналу, десять – з другого півфіналу).

Україна один раз вигравала конкурс "Євробачення". У 2004 році кращою піснею була визнана композиція "Дикі танці" у виконанні Руслани. У 2007 і 2008 друге місце посіли Вєрка Сердючка та Ані Лорак відповідно. Минулого року Міка Ньютон стала четвертою.

ВІДПОВІДІ НА СКАНВОРД В № 21



АВТОДРОМ

KIA Ceed дебютував в Україні

В рамках міжнародного автосалону SIA'2012, що минулого тижня завершився у Києві, відбулася українська презентація хетчбека Kia Ceed наступного покоління. Нагадаємо, що світова прем'єра автомобіля відбулася на Женевському автосалоні нинішнього року.



Як екстер'єр, так і інтер'єр Ceed другої генерації кардинально відрізняється від попередника. Салон повністю перероблений, зважаючи на сучасні тенденції дизайну й комфорту, а також концепцію, яку обрали творці автомобіля. Наприклад, в оздобленні використані вставки із хрому й алюмінію, а для створення в салоні хетчбека атмосфери затишку, дизайнери застосували світлодіодне підсвічування із розсіюванням. За додатково плату замовник може встановити панорамний скляний дах. Візуально й на дотик, якість матеріалів і складання нового Ceed претендує на те, щоб стати одним із кращих у сегменті.

Щодо ходової частини Ceed, він багато в чому залишився колишнім. Побудований він на тій же платформі, що й перше покоління моделі, однак інженери дещо збільшили колісну базу, завдяки чому габаритна довжина збільшилася на 50 мм. Крім того, інженери дещо переналаштували підвіску й рульове управління.

Під капотом Kia Ceed може бути встановлений один із чотирьох силових агрегатів – два бензинові й два дизельні. Інжекторна бензинова силова установка об'ємом 1,4 літра здатна продукувати 100 к.с. потужності. 1,6-літрова "четвірка" з безпосереднім упорскуванням пального продукує вже 135 "коней". Дизельний 1,4-літровий мотор дещо скромніший – 90 к.с. 1, 6-літровий дизель доступний у двох варіантах – на 110 і 128 к. с. Найекономічніший мотор на дизпальному, як заявляє виробник, споживає не більше 4 літрів на 100 км шляху в змішаному циклі.

У парі з усіма двигунами можуть працювати 6-східчасті механічна й автоматична коробки передач, і лише дизельний агрегат 1,6 літра буде доступним з роботизованою трансмісією із двома зчепленнями (DCT). У списку додаткового устаткування, окрім іншого, є сучасна мультимедійна система із Рк-дисплеєм та двозонний клімат-контроль.

Ціна корейської новинки в Україні, у даному випадку 1.4 GSL/6MT, починається від 17 200 доларів США. За найдорожчу комплектацію власник викладе 24 000 доларів.

Підготував Сергій Клименко. "Крила України".